



NOWY POLSKI SAMOŁOT M-2

Patrz str. 10 - 11



**W
numerze:**

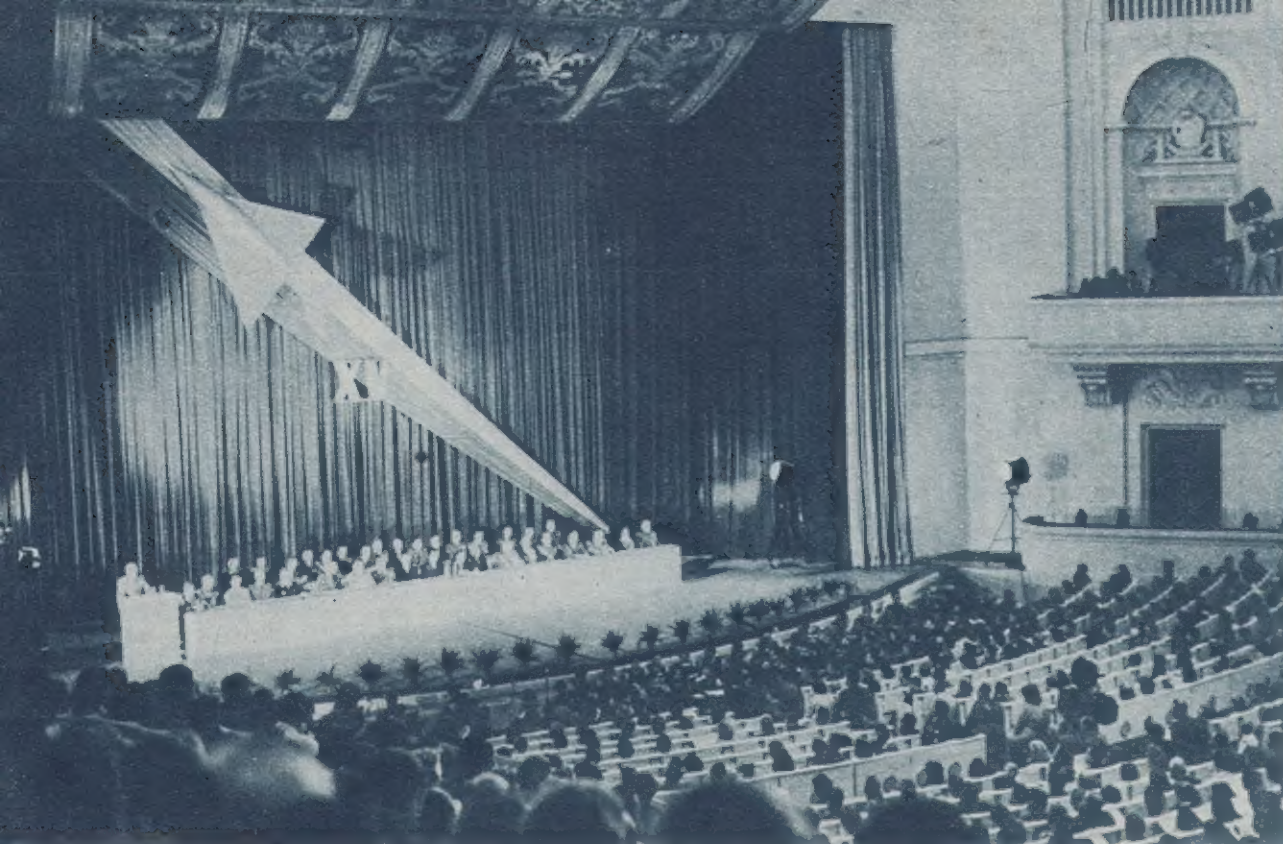
**TAM GDZIE
LOTNICTWO
TRAKTUJĄ
POWAŻNIE**

**8 DNI WALKI
SENIORÓW
O TYTUŁ
MISTRZA**

**M O S T R A
I N T E R -
NAZIONALE
AERONAUTICA**

**MIGAWKI
S P O D
PARASOLA**

**Samoloty:
POU DU CIEL
LITTLE TOOT
Szybowiec
ITS-IVb**



Widok na prezydium akademii, jaka z okazji Święta Lotnictwa odbyła się w Sali Kongresowej PKiN w Warszawie.

CENTRALNA AKADEMIA Z OKAZJI ŚWIĘTA LOTNICTWA

UROCZYSTA akademia z okazji Święta Lotnictwa, która odbyła się 6 bm. w Sali Kongresowej Pałacu Kultury i Nauki w Warszawie, zgromadziła tysiące lotników cywilnych i wojskowych, pracowników przemysłu lotniczego i entuzjastów lotnictwa.

W prezydium akademii zasiadli członkowie Biura Politycznego KC PZPR — S. Jędrzychowski i J. Morawski, sekretarz KC PZPR — Z. Kliszko, wiceprezes NK ZSL — J. Ozga-Michałski i sekretarz generalny CK SD — L. Chajna, wiceprezes Rady Ministrów — Z. Nowak, Minister Obrony Narodowej, gen. broni — Marian Spychalski, Dowódca Wojsk Lotniczych, gen. dyw. pil. — J. Frey-Bielecki, prezes Aeroklubu PRL — wicemin. S. Antosiewicz, prezes ZG LPZ, gen. bryg. — J. Turecki, nestor lotnictwa polskiego — inż. J. Nagórski, weterani pułków „Warszawa” i „Kraków” — płk J. Czownicki i J. Niciegiewicz, przedstawiciele organizacji młodzieżowych i przodujący żołnierze wojsk lotniczych.

Miejsce w prezydium zajął również przedstawiciel Dowództwa Radzieckich Wojsk Lotniczych gen. mjr lotnictwa — M.G. Barkow. Na sali obecni byli attachés wojskowi i lotnicy państw obcych.

Orkiestra odegrała hymn narodowy. W imieniu Komitetu Organizacyjnego Święta Lotnictwa zajął akademię prezes Aeroklubu PRL, wicemin. S. Antosiewicz.

Referat wygłosił Dowódca Wojsk Lotniczych, wiceprezes Aeroklubu PRL, gen. dyw. pil. J. Frey-Bielecki.

Serdecznie przyjęli zgromadzeni krótkie przemówienie przedstawiciela Dowództwa Radzieckich Wojsk Lotniczych — gen. mjr lotnictwa M.G. Barkowa, który przekazał bojowe pozdrowienia polskim lotnikom. Gen. Barkow przekazał następnie podarunek od Wojsk Lotniczych ZSRR — pięknie wykonane modele samolotów.

W części artystycznej wystąpił Zespół Pieśni i Tańca Wojska Polskiego oraz zespół artystyczny Niemieckiej Armii Ludowej im. Ericha Weinerta. (sz)

PO RAZ PIERWSZY W POLSCE

Z okazji obchodu Dni Lotnictwa, na lotnisku Aeroklubu Opolskiego odbyły się dnia 7 września br. pierwsze w Polsce zawody modeli zdalnie sterowanych. Oprócz tej pionierskiej imprezy rozegrano drugie już z kolei zawody modeli szybowców A-2 o puchar Opola.

W konkurencji szybowców A-2 indywidualnie zwyciężył Fidała — Łódź — 838 sek, przed Ziełlińskim z Gliwic — 788 sek i Witałą z Bielska — 786 sek. Zespołowo zwyciężyła ekipa Łódzka — 2 113 pkt (puchar Opola) przed Gliwicami — 2 099 pkt i Opolem — 2 072 pkt. Ogółem startowało 14 ekip z tyluż aeroklubów — 51 zawodników.

W pierwszym konkursie modeli zdalnie sterowanych udział wzięło 7 zawodników, w tym 2 z modelami z napędem mechanicznym, a reszta z szybowcami. Indywidualnym zwycięzcą (i zdobywcą pucharu Polskiego Radia w Opolu) został Edmund Osiński z Warszawy — 240 pkt, przed Kazimierzem Ginalsikiem — Warszawa — 229,3 pkt i Tadeuszem Ratyńskim — Mielec — 161,5 pkt. Większość modeli biorących udział w tej pierwszej i trudnej konkurencji latała bardzo dobrze, rokując jak najlepsze nadzieje na rozwój tej wspaniałej dziedziny małego lotnictwa. Zawodnicy z wyjątkiem jednego posługiwali się aparaturą seryjną: radziecką i niemiecką.

Organizacja obu imprez spoczywająca w rękach kierownictwa Aeroklubu Opolskiego — wzorowa. (p.e.)

Pokazy i festyn lotniczy w Warszawie

Na zakończenie Dni Lotnictwa odbyły się w Warszawie nad Stadionem Dziesięciolecia, zapelnionym szczerze 65 tysiącami rolników i działaczy wiejskich z całej Polski przybyłych na Centralne Dożynki, pokazy lotnicze w wykonaniu pilotów Aeroklubu Warszawskiego i lotnictwa wojskowego.

Z lewej: Śmigłowce wojskowe nowego typu nad stadionem, po raz pierwszy w Warszawie.

Z prawej: Warszawskie harcerki przeciągają ulicami miasta w przeddzień pokazów nad stadionem.
Fcto: B. Koszewski (3)

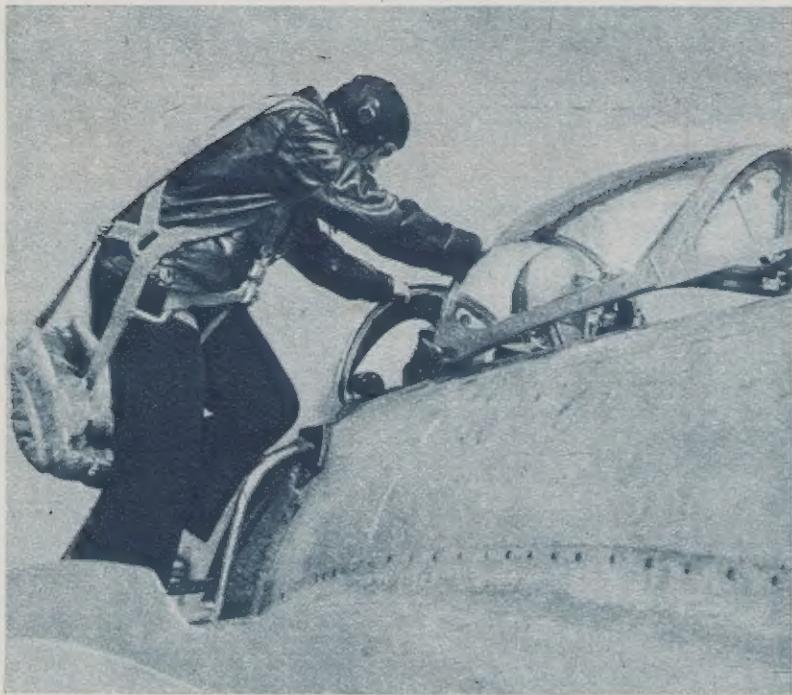


„SKRZYDLATA POLSKA” — TYGODNIK LOTNICZY ● WYD. WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE.

Redakcja: Warszawa 12, ul. Kazimierzowska 52. Tel. 40061-7, wewn. 21, 82, 85 (sekretarz red.). Red. nacz. 42410.

Redaguje Kolegium w składzie: JERZY R. KONIECZNY — redaktor naczelny, JERZY ZAREBSKI — sekretarz redakcji, PAWEŁ ELSZTEIN, TADEUSZ MALINOWSKI, inż. JANUSZ WOJCIECHOWSKI.

Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: miesięcznie — 8 zł; kwartalnie — 24 zł; półrocznie — 48 zł; rocznie — 96 zł. Prenumeratę indywidualną przyjmują wszystkie urzędy pocztowe i listonosze. Prenumeratę na zagranicę przyjmuje PKWZ „Ruch” — Warszawa, ul. Wilcza 46, konto PKO 1-6-100024 Warszawa. Cena prenumeraty na zagranicę jest o 40% droższa od ceny podanej wyżej. Prenumeratę należy wpłacać do 15 każdego miesiąca na następny. Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła. Rękopisy i ilustracje niezamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście w wymiarach do 50 cm² — zł 9 za 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Zbytu PP Wyd. Kom., Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Dom Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana. NUMER PODPISANO DO DRUKU 11 WRZESNIA 1958 R. NAKŁAD 30 000 EGZ. Zam. 5323/C A-34



Pilot myśliwski lotnictwa morskiego przed lotem do defilady.

FRANCISZEK HYNEK NIE ŻYJE

W nocy z dnia 7 na 8 września podczas katastrofy balonu „Poznań” zginął Franciszek Hynek, kierownik sekcji balonowej Aeroklubu PRL.

Franciszek Hynek, ppłk rezerwy, był jednym z najwybitniejszych polskich pilotów balonowych. W roku 1933 na 21 zawodach o puchar Gordon Bennett'a w Chicago balon „Kościuszkę” pilotowany przez F. Hynka i Z. Burzyńskiego uzyskał najdłuższą odległość w linii prostej, zdobywając pierwsze miejsce.

Drugim wielkim sukcesem F. Hynka było zwycięstwo w zawodach międzynarodowych w 1934 roku w Warszawie, gdzie wraz z Władysławem Pomaskim na balonie „Kościuszkę” zdobył pierwsze miejsce i puchar Gordon Bennett'a.

W Polsce Ludowej był jednym z inicjatorów odrodzenia sportu balonowego i graczem ośrodków budowy własnego sprzętu. W Aeroklubie PRL do ostatnich chwil swego życia kierował sekcją balonową, pagnąc przywrócić piękne tradycje tego sportu.

Wielkie sukcesy sportowe Franciszka Hynka, jego umiłowanie lotnictwa i głęboka wiedza organizacyjna na zawsze pozostaną w pamięci wszystkich lotników polskich.

REDAKCJA



10-lecie Lotnictwa Morskiego PRL

(Od specjalnego wysłannika)

Z okazji 10-lecia Lotnictwa Marynarki Wojennej odbyły się 7 września br. na lotnisku Gdańsk-Wrzeszcz wielkie pokazy lotnicze. W pokazach, które można zaliczyć do największych imprez lotniczych w historii Wybrzeża, wzięli udział piloci lotnictwa morskiego oraz Aeroklubu PRL. Na lotnisku otwarto również wystawę bojowego sprzętu lotniczego.

Pokaz rozpoczął się skokiem 3 spadochroniarzy z samolotu An-2 oraz defiladą samolotów odrzutowych Lim-2 i Il-28. W pierwszej części pokazu lotnicy sportowi zademonstrowali hol 4 szybowców „Mucha” za samolotem Jak-12M, zespołowe skoki spadochronowe z An-2, skok z rakietą dymną i opóźnieniem 40 sek oraz precyzyjne lądowania na punkt. Następnie odbył się pokaz akrobacji zespołowej (3 maszyny) i indywidualnej na szybowcach „Jastrząb” z udziałem mistrza Polski Sliwaka, a także akrobacja indywidualna i zespołowa (3 maszyny) na samolotach „Junak-3”.

Gorąco oklaskiwany występ lotników sportowych zakończył się holowaniem szybowca „Jaskółka” za śmigłowcem SM-1. Należy tu podkreślić niezwykle precyzyjne wykonanie ewolucji (pilot śmigłowca — por. Gustaw Cłastek, pilot szybowca Eugeniusz Wielgoszewski) nie spotykane przy dotychczasowych pokazach tego rodzaju.

Po krótkiej przerwie lotniskiem we Wrzeszczu zawładnęli lotnicy wojskowi. Po akrobacji indywidualnej na myśliwcu odrzutowym (pil. por. Moźdzyn) doskonałe wyszkolenie zademonstrowała trójka Lim-2 pilotowanych przez Kluska, Siemieniaka i Karkuta. Samoloty wyposażone w aparaty dymotwórcze (po 1 w każdym skrzydle) kreśliły precyzyjne rysunki czerwonymi smugami na niebie.

Wielką emocję przyniosła publiczności pokazowa walka powietrzna dwóch Lim-2, tym bardziej, że używano broni pokładowej. Walka zakończyła się zestrzeleniem „nieprzyjaciela”, który zniknął za horyzontem ciągnąc za sobą długi warkocz czarnego dymu (z rakietę umieszczoną pod skrzydłem). Następnie 4 „Limy” zademonstrowały

atak szturmowy na cele naziemne broniące przez artylerię przeciwlotniczą, a bombowce odrzutowe Il-28 zaatakowały ten obiekt bombami. Po takim przygotowaniu lotniczym wysadzony został desant spadochronowy z samolotu An-2, przy czym do jego zwalczania przystąpiła natychmiast piechota uzbrojona w broń maszynową. Spadochroniarze po wyłączeniu sobie przedpola wylądowali i błyskawicznie się okopali, tworząc trudne do wykrycia, zamaskowane gniazda oporu.

Występ lotnictwa wojskowego zamknął przelot trzech myśliwców Lim-5 z włączonymi dopalaczami.

Dwugodzinne pokazy lotnicze oglądało około 150 000 widzów, entuzjastycznie oklaskujących pilotów i skoczków. Piękna pogoda i doskonała organizacja pokazów dopełniły reszty. Można śmiało stwierdzić, że nasi lotnicy morscy i sportowi pokazali się od najlepszej strony, a ich występy długo pozostaną w pamięci mieszkańców Wybrzeża. Pod względem jakości była to jedna z najlepszych imprez lotniczych w Polsce.

*

Na cieszącej się ogromnym zainteresowaniem publiczności wystawie sprzętu bojowego lotnictwa morskiego pokazano m. in. samoloty: Jak-23, Lim-2, Il-28 oraz nowoczesną aparaturę radiolokacyjną, wśród której szczególnie zainteresowanie budził celownik radarowy. (JW)



Pokaz holowania czterech szybowców „Mucha” przez samolot Jak-12M.

Foto: CAF (2) i JMW

W ramach uroczystości 10-lecia dwie jednostki lotnictwa morskiego otrzymały nowe sztandary.



Dla uczczenia pamięci polskich lotników

W sobotę 30 sierpnia, w duńskim miasteczku Aalstrup na Półwyspie Jutlandzkim, odbyła się uroczystość z okazji 14-rocznicy śmierci polskich lotników zestrzelonych wraz z 7 pilotami brytyjskimi nad pobliską zatoką Lovn. Ludność miejscowa natychmiast po tym wydarzeniu wydobyła zwłoki lotników z morza i pochowała na cmentarzu w Aalstrup.

Nad pięknie utrzymanym wspólnym grobem przemawiali kolejno miejscowy pastor, ambasador PRL w Danii Dobrowolski oraz burmistrz miasteczka. W imieniu ambasady polskiej ambasador Dobrowolski złożył na grobie wieniec z napisem: „Za naszą i waszą wolność”. (SZ)

Z Calorocznych Zawodów Spadochronowych „Skrzydlatej Polski”

Dnia 6 września br. skoczek Aeroklubu Warszawskiego Lech Jeske wykonał drugą z kolei, a piątą według regulaminu konkurencję Calorocznych Zawodów Spadochronowych „Skrzydlatej Polski” — skok z wysokości 1500 m z natychmiastowym otwarciem spadochronu na celność lądowania. Uzyskany wynik: 16,25 m i 89,75 m. Czekamy na dalsze wiadomości z sekcji spadochronowych. (m)

8 DNI WALKI SENIORÓW O TYTUŁ MISTRZA



Z lewej: Wicemistrz Polski w akrobacji Stanisław Kasperk, reprezentant Aeroklubu Gdańskiego. W cywilu — był instruktorem samolotowym w Aeroklubie Lubelskim. Po prawej: Konrad Wiciński (Białystok) — wicemistrz Polski w klasie seniorów (pierwszy z lewej) wykreśla trasę lotu okrężnego.

IV Samolotowe Mistrzostwa Polski Seniorów rozegrane zostały w dniach 25 sierpnia — 1 września br. na lotnisku Aeroklubu Pomorskiego w Toruniu. Na zgłoszonych do udziału w nich 37 załóg, na starcie stanęło 27, na samolotach Junak 2 i 3, reprezentujących 17 aeroklubów i CWL (2 załogi). Ogółem rozegrano 5 konkurencji, z których każda składała się z dwóch i więcej prób.

Mistrzostwa rozpoczęto zlotem na punktualność. Drugą próbą tej konkurencji (A) była ocena lądowania. Wyniki pierwszej próby wypadły na ogół dobrze. Spóźnienia 11 załóg wahały się w granicach od pół do dwóch minut, pozostałe zaś zmieściły się w wyznaczonym czasie. Lądowanie na płatkę wykonał tylko Cierniak. Najlepsze lądowanie oceniono na dostatecznie, za co zawodnik (Babiarz) otrzymał 16 pkt. na 40 możliwych. Najlepszym w tej konkurencji okazał się Wróblewski (2 próby łącznie — 117,6 pkt.) przed Studenckim (112) i Cierniakiem (110). Zeszłoroczny mistrz Polski Kopacz osiągnął 11 wynik dnia — 96 pkt.

Następnego dnia (26.VIII.) rozegrano kolejną konkurencję B — start na bramkę wysokości 2 m i lądowanie nad bramką w prostokącie. Najlepszy wynik uzyskał Prandota, który startował na bramkę z odległości 126 m. Długość startu pozostałych zawodników wahała się w granicach 150 m. Najkrótsze lądowanie nad bramką — 91 m — miał Babiarz, najdłuższe natomiast wynosiły ponad 170 m. W konkurencji B zwyciężył Przybylski (start — 130 m, lądowanie — 142 m), a prowadzenie w punktacji ogólnej objął Wiciński.

Sprzyjające warunki meteorologiczne w nocy z 26 na 27 sierpnia pozwoliły na przeprowadzenie — mało zresztą poważnej jak na seniorów — konkurencji D: start i lądowanie w nocy. Powiedziała „mało poważnej”, bowiem seniorzy to przecież piloci pierwszej klasy, a tacy mają uprawnienia do lotów nocnych nie tylko po kręgu. Konkurencja była więc „dziecinna” w stosunku do posiadanych przez pilotów kwalifikacji, gdyż wymagała od nich tylko wykazania umiejętności startu, wykonania lotu po kręgu i lądowania w warunkach nocnych. Tego rodzaju konkurencje (chodzi tu o stopień trudności) osłabiają ducha sportowego wśród zawodników —

ła ponad 2 000 km. Na pierwszym odcinku trasy (Toruń — Bielsko) zdarzył się tragiczny wypadek. W czasie zrzucania meldunku nad punktem kontrolnym w okolicy Komorna Junak-2 zwałił się na ziemię. Jedyna załoga Aeroklubu Poznańskiego Radziemiński — Piątek, poniosła śmierć. W trzecim dniu rozgrywania konkurencji E na trasie z Gdańska do Torunia, wycofała się z zawodów — na skutek poważnego defektu silnika — załoga warszawska Dudzik — Ziemiński. Tak więc stan uczestników mistrzostw zmniejszył się do 25. Po konkurencji tej spodziewano się, że specjaliści od tras, nawigacji i „myszkowania” znaków przemieszczają solidnie układ dotychczasowej czołówki. I słusznie. Pierwsze miejsce zajął tu Kopacz przed Piotrowskim i Rawiczem. W rezultacie, po czterech konkurencjach, prowadzenie objął Kopacz, znajdujący się dotąd na 18 miejscu. Wiciński spadł na drugą pozycję. Piotrowski też z końca drugiej dziesiątki przeskoczył na miejsce 3, a Rawicz — z 17 na 7.

Jednakże decydującą o wynikach okazała się konkurencja C — akrobacja, rozegrana w ciągu dwóch dni (31.VIII. i 1.IX.). Zwycięzcą jej został Wróblewski, uzyskując tytuł mistrza akrobacji. Wicemistrzem został Kasperk. 3 miejsce zajął Cierniak, 4. Działo, 5. Kapała, 6. Rawicz, 7. zeszłoroczny mistrz akrobacji Schabowski. Wiciński zajął dopiero miejsce 13, mimo to swojej wicemistrzowskiej pozycji nie stracił. Wysiunięcie się Rawicza na pierwsze miejsce w klasyfikacji końcowej było raczej niespodzianką, gdyż o zdobyciu przez niego tytułu mistrza zadecydowały dopiero dwie ostatnie konkurencje.

Tyle o przebiegu mistrzostw. Kilka słów wypada jeszcze poświęcić ich stronie sportowej i organizacyjnej. W pierwszym rzędzie należy podkreślić to, że po raz pierwszy przed mistrzostwami zastosowano

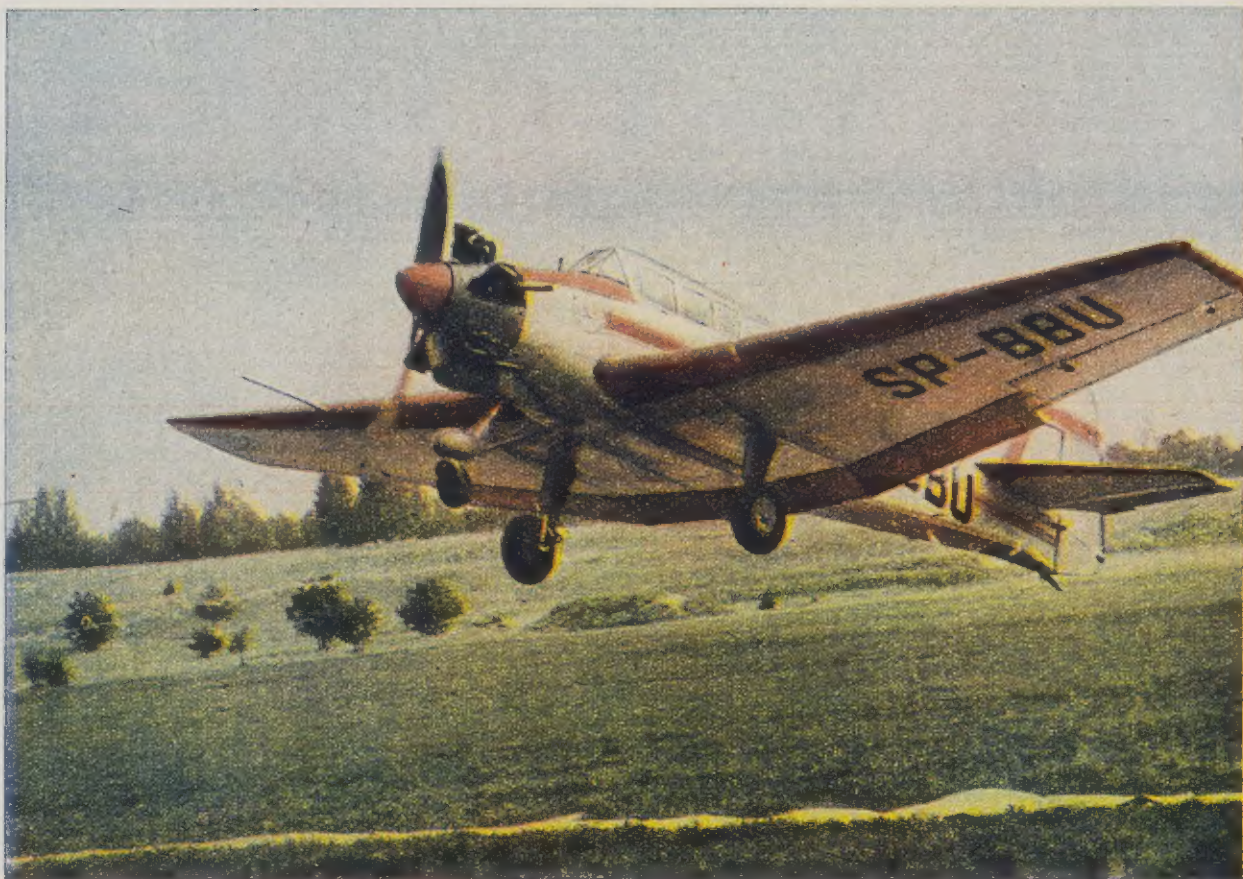
metodę dwustopniowej eliminacji. Tak więc startujące załogi nie były jak dotychczas typowane przez aerokluby, a musiały na to solidnie „za pracować” raz w zawodach klubowych i drugi — w okręgowych. Mistrzostwa były więc — jak stwierdza regulamin — rozgrywkami finałowymi. Co prawda eliminacje nie miały wpływu na skład zawodników. W dalszym ciągu przeważająca ich ilość to pracownicy lotnictwa — instruktorzy lub szefowie wyszkolenia. Trzeba się jednak z tym zgodzić, bowiem niestety pilotów z pierwszą klasą mamy jeszcze zbyt mało. Niech więc i oni, zawodowcy poczują się raz do roku sportowcami, zwłaszcza, że zakwalifikowali się w czysto sportowej walce. To wpłynęło bez wątpienia tak na atmosferę wśród zawodników jak i ich wyrównany (z małymi wyjątkami) poziom. Wystarczy tu powiedzieć, że w końcowym efekcie mistrz uzyskał 1 868,4 pkt. na 1 920 możliwych, co stanowi 97,3%, zdobywcę zaś czwartego miejsca dzieli od niego tylko 38 pkt.

Ogólnie biorąc z wyników mistrzostw można być zadowolonym. Gorzej jednak przedstawiała się strona organizacyjna. Honory gospodarza tej imprezy pełnił Aeroklub Pomorski, który nie wywiązał się ze swego zadania na płatkę. Niedociągnięcia można by zacząć wylizywać od słabo urządzonej stołówki, w której jakość posiłków pozostawiała wiele do życzenia. Dalej — sprawa wolnego czasu zawodników. Nikt się nie troszczył o to, co oni robią. Przywiezieni rano z miasta (mieszkali w domu akademickim) przebywali cały dzień na lotnisku i jedyne miejsce do odpoczynku po rozegranej konkurencji znajdowali pod płatem samolotu. Podobnie zresztą było także w dniu wolnym. Dopiero na interwencję zawodników zorganizowano na wieczór bilety do kina. A przecież Toruń, to miasto piękne — jest tam gdzie pójść i co obejrzeć. Bar-

DOKONCZENIE NA STR. 18

„Junak-3” Tadeusza Gołębskiego w skoku na bramkę.

Foto: B. Koszewski (3)





Nie wiem jak komu, ale mnie słowo SZKOŁA zawsze w pierwszej chwili kojarzy się z ponurą procedurą pytań na tzw. wyrwyki, czego kiedyś bardzo nie lubiłem i to nie bez powodów...

Gdy więc znalazłem się w Dęblinie przed bramą z napisem Oficerska SZKOŁA Lotnicza im. Janka Krasiciego, coś we mnie drgnęło — a może by tak ja na wyrwyki?

CO TO JEST OSL?

Oficerska Szkoła Lotnicza składa się jak sama nazwa wskazuje z dowództwa, wykładowców i słuchaczy oraz ogromnego zaplecza gospodarczo-technicznego, o którym nigdy się głośno nie mówi w prasie. Gdy praca zaplecza jest na pozłomie — no to wszystko w szkole gra i nie ma o czym mówić, jeśli nie — to szkołę się „reorganizuje”. I w jednym i w drugim przypadku zaplecze nie ma szans wejścia w orbitę zainteresowań prasy.

Szkoła dęblińska ma swoje piękne przedwojenne i powojenne tradycje. Prawdziwa szkoła orli? Być może. Podobno orły mają zwyczaj wracania do gniazd; w Dęblinie większość dowódców i wykładowców czy instruktorów jest wychowankami właśnie tej szkoły. Kto wie, czy nie jest to źródłem owej atmosfery koleżeńskości w Szkole, która urzeka każdego przybysza z zewnątrz?

Wśród instruktorów można spotkać i pilotów I klasy, a więc takich co to w dzień i w nocy, w każdych warunkach atmosferycznych, wykonują każde zadanie bojowe możliwe dla danego typu samolotu. Jest się od kogo uczyć.

Ton Szkole (a i całemu miastu) nadają najmłodsi — podchorążowie. Najmłodszy, bo jak ich inaczej określić, jeśli młodzi wiekiem są i dowódcy i instruktorzy.

MATURA + CHĘĆ SZCZERA + ZDROWIE + PTASI INSTYNKT = KANDYDAT NA OFICERA LOTNICTWA

Pozwoliłem sobie napisać takie niewinne równanie. Dawniej, w nie tak zresztą odległej epoce maszyn śmigłowych, wystarczało zdrowie, a przy odrobinie chęci i ptasiego instynktu można było zostać nawet asem. Dziś matura i pozostałe czynniki są w ogóle wstępnym warunkiem do rozmowy z kandydatem na podchorążego. Matura — maturą, a egzamin konkur-

sowy też nie zaszkodzi. Zdaje się więc: język polski, matematykę, fizykę i... sprawność fizyczną (biegi na 100 i 1 000 m oraz gimnastykę przyrządową).

Kandydat musi mieć też za sobą szkolenie praktyczne w aeroklubie (około 50 wylatanych godzin). Jest to warunek, który pozwala wykryć czy ta chęć jest rzeczywiście szczera oraz czy przyszły podchorąży ma choć odrobinę ptasiego instynktu. Pomocą tu są oczywiście i specjalne badania lekarskie oraz psychotechniczne.

Co to jest ptasi instynkt? Zamiast niewiele mówiących określeń naukowych przytoczę przykłady. Doświadczenie wykazało, że wykształcenie (nawet wyższe), normy zdrowotne i chęć — same nie zapewniają 100% wyników w lataniu na myśliwcach odrzutowych. Najczęściej zdarza się, że takiego ucznia męczą loty wysokościowe albo nie potrafi on właściwie ocenić wysokości poniżej 10 m, gdy nie może już korzystać ze wskazań przyrządów. Nieraz uczeń doskonale radzi sobie w lotach po kręgu ale w szyku lub w czasie zwrotów bojowych gubi się, boi się podejść bliżej lub przeciwnie — pcha się bezmyślnie.

Inny ma nieco opóźnioną reakcję, niegroźną dla pilotów maszyn śmigłowych, ale która przy prędkości rzędu 300 m/sek, zwłaszcza w locie nurkowym, może łatwo powiedzieć swoje ostatnie słowo. Powyższe wady można wykryć dopiero po dłuższej serii lotów w Szkole. Jeśli tak się zdarzy, uczeń żegna Szkołę; zmienia zawód lub przechodzi do personelu nazemnego czy pomocniczego. Tragedie osobiste młodych ludzi, dla których latanie stało się wszystkim.

Nie jest jednak aż tak źle. W Szkole dęblińskiej odświeżają ostatnie nieprzepracowane kilkanaście procent. Bardzo mało w porównaniu ze statystykami zagranicznych szkół pilotów maszyn odrzutowych. Przyjemnie jest jeszcze raz stwierdzić, że Polacy mają smykankę do latania jak mało kto.

Jeśli podchorąży przebrnie pomyślnie teorię (ponad 20 przedmiotów) w miesiącach zimowych (w tym trening na nowoczesnych symulatorach) i praktykę lotną w jednostkach polowych — latem, to znaczy wylata kilkadziesiąt godzin, nauczy się strzelać w powietrzu, atakować cele naziemne, opanuje loty bez widoczności i zda egzamin — Szkoła z czystym sumieniem przekaże młodego oficera do służby liniowej. I na pewno nie będzie potrzebowała się wstydić wychowanka.

DYSKRETNE PYTANIE, CZYLI — CZY PILOT WIERZY W ŻYCIE POZASŁUŻBOWE?

Czytelnik powieści i wspomnień lotniczych wydanych u

nas w okresie ostatnich lat wyobraża sobie pilota, zwłaszcza myśliwskiego, jako osobnika lubiącego (i mogącego) dobrze wypić. Jest on przekonany, że właśnie tu groźne hasło „Alkohol — twój wróg” znalazło bystry odzew — „Prawdziwy lotnik wroga się nie boi”. Jakże potężna jest literatura, ta prawda życia.

Z drugiej strony, w oficjalnych wypowiedziach pilotów, opiniach lekarzy itd. słyszymy wciąż, że alkohol i nikotyna to wróg lotnika nr 1, że piloci maszyn odrzutowych nie piją, nie palą i w ogóle — idealni. Błyskawiczny wywiad okolicznościowy z pilotami najwyższej klasy pozwolił stwierdzić, że lotnicy są najzupełniej normalnymi ludźmi i nie co ludzkie nie jest im obce. Wykluczone są tu oczywiście wszelkie nadużycia, które niszczą wpływ na żywotność zawodową pilota; za to małżeństwo działa podobno jak najbardziej pozytywnie. Posłuchajmy jeszcze zdania lekarzy. Twierdzą oni, że jedna godzina lotu przy sterze myśliwca odrzutowego wymaga takiego samego wysiłku co 8 godzin pracy górnicą w kopalni. Nie dziwny się więc, że mimo specjalnego, wysokoenergetycznego wyżywienia pilot odrzutowca nie może latać w ciągu doby więcej niż: 4 godziny w dzień w dobrych warunkach, 2,5 godziny w dzień w złych warunkach i 1,5 godziny w nocy. Zwykle lata o połowę mniej, ale i ten wysiłek zmusza go do szanowania się w każdej chwili swego życia pozasłużbowego. I w ten prosty sposób lotnicy chcą nie chęć, stają się idealistami.

GDYBYM BYŁ DYREKTOREM CYRKU

— to nikt by mnie nie namówił na przyjazd do OSL w Dęblinie. Po co, żeby zbankrutować z powodu konkurencji? Posłuchajcie.

Żeby móc znieść wysiłek latania, niezbędna jest doskonała sprawność fizyczna. Oprócz normalnych boisk, bieżni, basenów i sal gimnastycznych Szkoła posiada coś ekstra. W jasnej sali gimnastycznej zapobiegliwi ojcowie Szkoły zgromadzili to wszystko co współczesni na temat nowoczesnej, lotniczej tortury (czytaj: kultury fizycznej) wymyśleć potrafili. A więc: koła reńskie toczne i stałe (w których krecający się delikwent musi odczytywać pokazywane napisy, światła kolorowe lub odbierać depeche radiowe), loopingi (wielkie huśtawki obrotowe), batut (materac — sieć do skoków i salt), wreszcie — żyroskop czyli koło potrójne (na sam widok którego można dostać skrętu kiszki). Żyroskop składa się z pierścieni mogących się równocześnie obracać wokół trzech osi. W środku jest przywiązany młody człowiek, który ciałem wprawia ten cały wehikuł w pozornie obłądny ruch wokół wszystkich osi obrotu. W trakcie ćwiczenia musi on jeszcze podawać w jakim położeniu w przestrzeni się znajduje i jakie położenie postara się zająć za chwilę.

Choćby normalny trening pilota zamyka się w czasie 1,5 minuty intensywnych ćwiczeń na każdym przyrządzie w sali, są i specjaliści, którzy potrafili korzystać (i to w jakim tempie) przez 5 minut bez przerwy z „żyroskopu”, wykonać 98 obrotów na minutę w „kole reńskim” i 175 obrotów w ciągu 2,5 minuty na „lopingu” (prędkość obwodowa nóg wynosi około 75 km/h — bagatel).

Właśnie dlatego cieszę się, że nie jestem dyrektorem cyrku. Wdzięczny też jestem losowi.

że nie uczynił mnie pracownikiem Przemysłu Sprzętu Sportowego, który wykonał ten sprzęt zgodnie ze wszystkimi normami brakoróbstwa. Tu żartów nie ma, proszę Przemysłu, a ćwiczą nie dzieci szkolne czy zdechłaki ale mężczyźni 100%, którzy też przy każdej okazji przesyłają producentom bojowe pozdrowienie: cześć pracy zleconej.

Jakże piękna jest ojczyzna mowa lotnicza.

CISZA RADIOWA KRYJE SWE TAJEMNICE

Nie naruszymy tajemnicy wojskowej jeśli powiemy, że język żołnierski czasami odbiega nieco od salonowego. Tym większe jest zaskoczenie przybyśza, który będąc na SSD (startowe stanowisko dowodzenia) słyszy wszystko co się dzieje z maszynami w górze i w dole. Słychać tu też wzajemne rozmowy pilotów z różnych maszyn.

Tu instruktor i uczniowie ćwiczą na bojowych Lim-2 loty w szyku, tam przebiega walka na fotokaemy. Nieraz zdarza się przy tym taka sytuacja, że pilotowi czy robią się kwadratowe (jedno z powiedzonek szkoły dęblińskiej), a mimo to w głośnikach kontroli nazemnej słychać tylko suche rozkazy, polecenia, meldunki. I tylko z tonu rozmówców można wyczuć, że ktoś do kogoś ma tam niejaki pretensje. Takie jest opanowanie i dyscyplinowanie pilotów.

Swoista „cisza” radiowa panuje na ziemi, ale w górze trwa nieraz ożywiona wymiana zdań na... migi (proszę nie mylić z MIG-ami). Oto instruktor pokazał ze swego samolotu dwa rozczapierzone palce (podobno świetnie to widać z drugiej maszyny) i wychowanek już wie co to znaczy: „Oj, posiedziś synku na ziemi ze dwa dni, posiedziś”. I tak toczą się te nieme rozmowy, które na zawsze pozostaną tajemnicą Szkoły i tych dwóch, gdzieś w stratosferze.

KATAPULTOWANIE W DAWKACH DZIECIĘCYCH

Z pilotami to jest tak, że im więcej mają godzin lotu za sobą, tym trudniej ich namówić na dobrowolny skok ze spadochronem. A każdy z nich musi choć raz do roku skoczyć z samolotu — trening na wszelki wypadek. No i skaczą. Są jednak i tacy, których nie trzeba długo namawiać. Na przykład znany Mistrz Sportu kpt. Zdzisław Szwedziuk ma już za sobą 980 skoków, a więc najwięcej w Polsce. Niebawem będzie on obchodził niecodzienny jubileusz 1 000 skoków. I pomyśleć tylko, gdyby istniał czyścić w tej branży, to jeden taki Mistrz Sportu mógłby spowodować odpuszczenie spadochronowych grzeszków dla blisko 1 000 pilotów. Drobną sprawą. Jak więc nas uczy matematyka, dobry skoczek to skarb w szkole pilotów.

Najwięcej chyba anegdot krąży na tematy spadochronowe. Posłuchajmy jednej z nich. Do szkoły przybyła wycieczka z zewnątrz (z

uśmiechów gospodarzy można było wnosić, że... dziennikarzy). Zwiedzają spadochroniarnię. Instruktor szczegółowo objaśnia budowę spadochronu i jego użycie. Jeden z przybyszów, mały człowieczek o odstających uszach, nalega na opis skoku. Instruktor powtarza: po wyskoczeniu z samolotu liczyłeś 121, 122, 123, chwytacie prawą ręką za lewy uchwyt i szarpiecie mocno aż do wyrwania. Spadochron główny otwiera się, lądujecie spokojnie.

Przybysz jest uparty i chce wleźć, co się stanie jeśli spadochron się nie otworzy.

Instruktor powtarza: po wyskoczeniu... itd, chwytacie lewą ręką za prawy uchwyt, szarpiecie mocno aż do wyrwania, spadochron zapasowy otwiera się, lądujecie spokojnie.

Przybysz nie daje za wygraną, on musi się dowiedzieć co będzie gdy i drugi spadochron zawiedzie.

Instruktor patrzy przez dłuższą chwilę na rozmówcę, po czym spokojnie a dobitnie odpowiada: chwytacie wtedy oburącz za uszy, szarpiecie mocno aż do wyrwania — bo i tak wam więcej nie będą potrzebne...

Wrodzona skromność nie pozwala mi wskazać osoby, która na ochotnika może odbywać skoki katapultowane. Zarozumiałość mojego kolegi, który siał zapawę (mam na to świadków) i gwałtem wyrzucił z fotela wyrzucanego opisał to natychmiast w poprzednim numerze „Skrzydlatej” wychodząc na bohatera redakcyjnego oraz chęć przekazania Czytelnikom informacji z pierwszej ręki — spowodowały, że i ja oddałem skok katapultowy i to w OSL w Dęblinie. Wprawdzie wyrzucano mnie sprężonym powietrzem i na wysokość aż 1 500 mm (może to jedno małe „m” zagubi się w korekcie), ale fotel oraz wszystkie manipulacje były jak najprawdziwsze. Wrażenie również.

*

Czym zakończyć serię molich obrazków wyrwanych z dnia powszedniego OSL imienia Janka Krasiciego?

Chyba tym, że tłem ich jest odpowiedzialna i trudna praca ludzi, bez reszty oddanych naszemu lotnictwu, ludzi traktujących to lotnictwo poważnie, choć jakże często z uśmiechem.

Katapultowany wysłannik „Skrzydlatej Polski”
J. WOJCIECHOWSKI



U „Warszawiaków” po 15 latach

O pułku „Warszawa” trafił przez „Kościszówkę”. Nie był to jednak jego pierwszy krok w lotnictwie. Już w roku 1941, po rocznej szkole radiotelegrafistów i strzelców pokładowych, latał na bombowcach, biorąc udział w obronie Odessy. Gdy pierwsze eskadry przebazowały na terytorium Polski, jego, czwarta — pozostała jeszcze w Gostomiu. Dołączył do nich później w Zadybiu Starym. Miał już wtedy w kieszeni zaświadczenie ukończenia szkolenia na samolotach Ut-2. Jedno ze zdań tego dokumentu brzmiało: „Może latać na froncie jako starszy pilot”. Na froncie jednak nie latał. W grudniu 1944 roku skierowano go do Zamościa. Tam przeszedł krótkie przeszkolenie metodyczne. Następny punkt zatrzymał go do OSL w Dęblinie, gdzie był pierwszym instruktorem — Polakiem, szkolącym na samolotach myśliwskich. Z jego szkoły wyszli tacy oficerowie jak np. płk Kamiński, płk Wiącek, mjr Wojciechowski i inni. W 1947 roku znalazł się w Radomiu, najpierw jako dowódca klucza, potem — dowódca szkolnego pododdziału. Stan zdrowia nie pozwolił na kontynuowanie tej pracy. Po trzymiesięcznej kuracji w szpitalu DWL oddelegowano go do tworzącego się wówczas lotnictwa sportowego w ramach organizacji „Służba Polsce”.

Tak przedstawia się, oczywiście w wielkim skrócie, droga pilota 1 Pułku Myśliwskiego „Warszawa” — ppłk. Krzysztofa Donigiewicza, obecnego dyrektora biura APRL. Od tej chwili pamiętamy go wszyscy, a szczególnie wychowankowie szkoły pilotów i mechaników w Ligocie Dolnej, której pracę kontynuowało później, również pod jego kierownictwem, CWL we Wrocławiu.

— To była pionierska, ale piękna praca — wspomina ten okres ppłk Donigiewicz. — Zawsze wierzyłem w młodzież. Jej entuzjazm i ukochanie lotnictwa pokonywały wszelkie trudności. Z przyjemnością spotykam dziś swoich wychowanków na poważnych stanowiskach szefów wyszkolenia lub instruktorów w aeroklubach. Inni pełnią odpowiedzialne funkcje poza lotnictwem sportowym, ściśle z nim współpracując.

W trudnym dla lotnictwa okresie, po włączeniu go do LPZ, gdzie nie znajduje ono właściwego zrozumienia specyfiki swej pracy, ppłk Donigiewicz kieruje pionem lotniczym w zarządzie głównym. Wkrótce jednak opuszcza kraj i na czele ekipy instruktorów i mechaników szybowcowych udaje się do Chińskiej Repu-

bliki Ludowej. Celem tej wyprawy jest wyszkolenie pilotów szybowcowych oraz zorganizowanie tego sportu od strony technicznej. Zadanie zostaje wykonane w ciągu pół roku. Chińczycy mają już nie tylko swoich pilotów, ale i instruktorów. Drugi wyjazd do Chin, z zespołem powiększonym o specjalistów od produkcji szybowców, dał również wspaniałe wyniki. Dziś w ChRL trwa produkcja szybowców.

Z A W S Z E W I E R Z Y Ł E M W M Ł O D Z I E Ż

Poza przemitymi wspomnieniami z tej pionierskiej pracy na chińskiej ziemi, w której — jak stwierdza pułkownik — zwyciężył w dużej mierze entuzjazm, pozostały jeszcze dwa odznaczenia: Medal Przyjaźni — przyznany przez Rząd ChRL oraz Krzyż Kawalerski Orderu Odrodzenia Polski.

— Dotychczas rozmowa nasza ma charakter wybitnie wspomnieniowy — zwracam się do pułkownika. — Pozwoli Pan, że zrobimy mały przeskoc na tematy aktualne. Chciałabym więc zapytać, jakie sprawy, po ponownym objęciu stanowiska kierowniczego w lotnictwie sportowym, uważa Pan za najpilniejsze do załatwienia?

— Przede wszystkim nawiązanie bliższego kontaktu z ludźmi, którzy tworzą lotnictwo sportowe. Mam tu

na myśli członków komisji specjalistycznych. Odbiliśmy już posiedzenia poszczególnych komisji i efektem ich jest opracowanie planu perspektywnego naszej działalności. Więcej uwagi musimy poświęcić również aeroklubom. Zapał jaki panował w terenie po reaktywowaniu APRL obecnie trochę przygasł i dlatego trzeba być z nimi w ściślejszym kontakcie. Jeszcze jedna sprawa to bardzo pilnych — to właściwie oddziaływanie na młodzież szkolną, gromadzącą się do lotnictwa. Aerokluby muszą tak pokierować pracą z młodzieżą, aby zapanowało wśród niej przekonanie, że lotnictwo jest sportem ludzi pod każdym względem najlepszych i że przyjęcie do lotnictwa jest wyróżnieniem tak za dobrą naukę jak i wzorowe zachowanie. Jeśli taka młodzież do nas przyjdzie, wtedy zapanuje rzadko spotykany obecnie prawdziwie lotniczy entuzjazm, niezbędny w działalności i rozwoju tego sportu.

— I ostatnie pytanie, na temat kobiet. Aerokluby bardzo niechętnie przyjmują kobiety na szkolenie szybowcowe, a niektóre w ogóle nie przyjmują. Czy to jest słuszne?

— Aerokluby nie tylko powinny, ale muszą szkolić kobiety. Nasz wy czyn szybowcowy ze strony kobiet znajduje się obecnie u schyłku. Nie możemy bazować przecież na dwóch, trzech pilotkach, a nowych sił nie ma. Jestem również za tym, aby aerokluby pewną ilość najlepszych szybowniczek szkolili w pilotażu samolotowym.

— Przez słowa te pozyska Pan na pewno dożgonną wdzięczność wszystkich entuzjastek lotnictwa i w imieniu ich — bardzo za nie dziękuję.

J. S.

Z lat wojny: grupa szkolna przy Ut-2. Płaty od lewej K. Donigiewicz.



W TELEGRAFICZNYM

SKRÓCIE

Na uzbrojenie amerykańskiego lotnictwa weszły pierwsze naddźwiękowe myśliwce bombardujące Republic F-105 „Thunderchief”. Samolot przystosowany jest do transportu bomby atomowej lub około 1600 kg bomb zwykłych i napalmowych. Uzbrojenie F-105 składa się z pocisków zdalnie kierowanych i niekierowanych oraz automatycznego działka szybkostrzelnego.

Lotnictwo wojskowe Unii Południowej Afryki zakupiło w Niemieckiej Republice Federalnej dwa samoloty Do-27.

Australijskie towarzystwo komunikacji powietrznej złożyło zamówienia w amerykańskich zakładach Lockheed, na sumę 27 milionów dolarów, na dostarczenie 11-tu turbośmigłowych samolotów pasażerskich typu „Electra”.

Do roku 1963 zachodniolotniemieckie lotnictwo wojskowe ma wzrosnąć do 2700 samolotów.

Anglicy przystępują do budowy samolotu doświadczalnego, który ma osiągnąć prędkość ponad 3200 km/h.

Amerykańskie linie lotnicze TWA zwołnili z pracy 1000 urzędników i robotników, a pobyty dyrektorów obcięły

o 10%. Dyrekcja TWA tłumaczy ten krok koniecznością wyrównania strat jakie towarzystwo poniosło w pierwszym półroczu br.

Termin pierwszego lotu amerykańskiego samolotu-pocisku X-15 zbliża się szybko. X-15 wystartuje spod bombowca B-52 nad stanem Utah, osiągnie wysokość 320 km i wylądować na lotnisku w Edwards. Czas od startu do lądowania nie przekroczy 30 minut. X-15 będzie sterowany automatycznie przy pomocy aparatury systemu Sperry.

Ministerstwo obrony NRF przyznało pilotom samolotów odrzutowych, bez względu na stopień wojskowy, stały dodatek w wysokości 400 marek miesięcznie. Pilot samolotów śmigłowych dostaną dodatek w wysokości 250 marek miesięcznie. Personel latający oprócz pilotów na samolotach odrzutowych otrzyma dodatek 300 marek, na samolotach śmigłowych — 200 marek.

Zakłady Douglas projektują zbudowanie tankowca powietrznego rozwijającego prędkość równą liczbie Ma = 2. Samolot ma być zblizony sylwetką do znanego samolotu pasażerskiego DC-8.

Ukończono budowę prototypu naddźwiękowego odrzutowca szturmowego North American A3J „Vigilante”, przystosowanego do działania z pokładu lotniskowców.

W lipcu br. Anglijcy przeprowadzali w rejonie Adenu (półw. Arabski) serię prób z samolotami różnych typów, ba-

dając ich przydatność we wsparciu jednostek naziemnych, głównie jako szturmowce. W próbach brały udział samoloty: Folland „Gnat”, Hawker „Hunter”, Percival „Jet Provost” i Percival „Provost”.

Dwa nowe lotniskowce francuskie „Clemenceau” i „Foch” zostaną wyposażone w nowego typu myśliwce morskie Dessault „Etendard IV”.

W realizacji amerykańskiego programu badań i produkcji międzykontynentalnych pocisków balistycznych zatrudnionych jest ogółem 85 000 ludzi — w centrach badawczych i zakładach produkcyjnych.

W ONERA — francuskim lotniczym instytucie badawczym znajdują się w budowie czterostopniowa rakietka doświadczalna.

Francuski pilot fabryczny Jean Boulet pobł na śmigłowcu „Alouette II” trzy rekordy świata: 1 — w ciągu 35 minut osiągnął wysokość 11 100 m, 2 — w klasie śmigłowców o ciężarze 1000 — 1750 kg osiągnął z dwoma osobami na pokładzie wysokość 9 500 m, 3 — 6 000 m wysokości uzyskał w ciągu 10 minut, co odpowiada prędkości wznoszenia 10,6 m/sek lub 38 km/h w locie poziomym.

Po długotrwałej walce konkurencyjnej między firmami amerykańskimi i angielskimi — Anglicy zwyciężyli i dostarczą argentyńskim liniom komunikacyjnym 4 odrzutowce „Comet-4”.

ROZMAITOŚCI

„SPUTNIK TELEWIZYJNY”

Dwaj specjaliści radzieccy — kandydaci nauk matematyczno-fizycznych Drużkin i inżynier Sorin — proponują zbudować kosmiczną stację retransmisyjną, która pozwoliłaby odbierać programy telewizyjne studia moskiewskiego w Azji, Afryce, Europie i Australii.

Szczegóły tego projektu Drużkin i Sorin przedstawiają w artykule zamieszczonym na łamach czasopisma „Znanie—Siła”.

„Ze wstępnych obliczeń wynika — piszą autorzy — że programy retransmitowane przez „sputnika telewizyjnego” można by oglądać bez zakłóceń na całej półkuli wschodniej od 82 równoleżnika szerokości północnej do 82 równoleżnika szerokości południowej, a być może również na większych szerokościach (tj. na obszarach podbiegunowych) i nawet na półkuli zachodniej”.

Decyzję w sprawie rozpatrzenia pomysłu budowy takiego sztucznego księżycyca oraz zbadania zagadnień teoretycznych i praktycznych, które wiążą się z uruchomieniem podobnego satelity, powzięto na posiedzeniu sekcji telewizji przy Naukowo-Teknicznym Towarzystwie Radiotechniki i Telekomunikacji Elektrycznej ZSRR jeszcze w styczniu br.

Sztuczny księżyc z umieszczoną w nim telewizyjną stacją retransmisyjną — piszą Drużkin i Sorin — należy wyrzucić na wysokość około 36 tysięcy kilometrów. Obiegając naszą planetę w takiej odległości sputnik będzie poruszać się z prędkością równą prędkości obrotu Ziemi dookoła osi, w związku z czym „zawisnie” nad danym punktem powierzchni naszego globu (jako tzw. satelita stacjonarny).

Hipotetyczny obserwator umieszczony w sputniku „wiszącym” w odległości 36 tysięcy kilometrów od Ziemi widziałby prawie całą jedną „półówkę” naszego globu. Podobnie fale wysyłane przez kosmiczną stację telewizyjną, poruszając się po linii prostej, przeniosłyby obraz telewizyjny do prawie wszystkich punktów jednej z półkul naszej planety.

„Istnieją wszelkie podstawy, by sądzić, że już obecnie wzlot „sputnika telewizyjnego” można przygotować i urzeczywistnić” — podkreślają autorzy artykułu.

Moc elektryczna niezbędna do zasilania telewizyjnej aparatury retransmisyjnej w sztucznym księżycu równa się mniej więcej 2 kilowatom. Drużkin i Sorin proponują zastosować baterie słoneczne (które obecnie przechodzą chrzest bojowy w sputniku nr 3), a w niedalekiej przyszłości małe reaktory atomowe.

Skonstruowanie skomplikowanej aparatury naziemnej i kosmicznej oraz samo wyrzucenie sputnika telewizyjnego — to zadanie niełatwe. Ale — jak zaznaczają autorzy — radzieckie instytucje naukowe i organizacje przemysłowe na pewno poradziłyby sobie z urzeczywistnieniem tego projektu. Można go śmiało postawić na porządku dziennym zadań radzieckiej nauki i techniki.

Drużkin i Sorin obliczają, iż koszty realizacji projektu będą wielokrotnie mniejsze niż w wypadku budowy tysięcy stacji telewizyjnych, kablowych i naziemnych linii przekazywania, nawet jeśli trzeba było co roku wyrzucać w przestrzeń nową kosmiczną stację retransmisyjną.

Być może już w niedalekiej przyszłości programy nadawane przez moskiewskie studio telewizyjne będą mogli oglądać mieszkańcy Azji, Afryki, Europy i Australii.



Latający spodek sfotografowany przez Stefana Darbishire, w Anglii dn. 13.II.1954 r.

UWAGA LATAJĄCE SPODKI

. 5 .

ANDRZEJ TREPKA

PATRZYM W NIEBO

O CZYWIŚCIE lotnicy i marynarze nie mają monopolu na dostrzeganie latających spodków, ani nawet nie stanowią większości obserwatorów. Ci ostatni reprezentują sobą chyba wszystkie istniejące zawody. Najpoważniejszy procent doniesień pochodzi od rolników. Nie dziwnego — na wsi widnokrąg jest o wiele rozleglejszy niż w miejskich metropoliach, ponadto pogoda odgrywa olbrzymią rolę w życiu ludzi wsi, toteż często z uwagą obserwują oni niebo. Nie małą rolę gra tu i starsza na ogół znajomość podstawowych zjawisk fizycznych.

W mieście ludzie zajęci są innymi sprawami, niż zadzieranie głowy do góry dla snucia prognozy pogody bądź poszukiwania na nieboskronie jakichś ciekawych obiektów. Można poprzec że też pomysłowym fortelem, dokonany w Ottawie jako naukowe doświadczenie z dziedziny psychologii.

Latem 1955 r. wszystkie miejscowe dzienniki ogłosiły wezwanie do ludności, by nadsyłać raporty z obserwacji NOL — dla potrzeb komisji badawczej. Po kilku dniach wypuszczono specjalnie skonstruowany „spodek”, składający się z płaskiego dysku pokrytego aluminiową powłoką, podwieszono do samolotu z aparaturą mającą wywołać zapalenie się obiektu na wysokości 500 stóp. Tysiączne tłumy podążały właśnie na mecz piłki nożnej w Landsdown Park, kiedy białym „spodek” wzbił się i w przepływym czasie zaczął świecić. Jak stwierdził inż. Wilbert Smith — najwybitniejszy badacz zagadnienia UFO na terenie Kanady — mimo uprzedniego wezwania nie nadeszli ani jeden raport o zjawisku, które trwało około 15 sekund i przedstawiało się bardzo efektownie. Po prostu żaden mieszkaniec stolicy Kanady nie patrzył wtedy w niebo.

Jest to dowód, że tylko niewielki procent niezidentyfikowanych obiektów latających dostrzeganych z ziemi zostaje w ogóle zauważony.

Jeden z najwybitniejszych autorytetów w dziedzinie latających spodków, francuski uczony prof. dr Alime Michel, wśród mnóstwa opisów wiarygodnych i wszechstronnie sprawdzonych obserwacji przytacza w swojej słynnej książce „L'Europe sur les Soucoupes Volantes” opowiadanie kpt. La Prieur z okresu działań bojowych w Afryce Północnej podczas drugiej wojny światowej.

Wydarzenie rozegrało się 4 kwietnia 1942 r., w miejscu stacjonowania niewielkiego garnizonu wojsk francuskich koło osady Adrar En Abnet, na Saharze w pobliżu zwirotnika Raka.

„Byliśmy tam od kilku dni — relacjonuje kpt. La Prieur — gdy pewnego ranka nasz meteorolog Martin odwiedził mnie, donosząc o pojawieniu się dziwnego obiektu w bezchmurnym niebie ponad fortem. Istotnie dostrzegłem na nie soczystego, południowego błękitu nieruchomy przedmiot, który obserwowany gołym okiem sprawiał wrażenie drobnej aluminiowej plamki. Zgromadziło się nas około czterdziestu. Wszyscy widzieliśmy to samo. Powietrze było wyjątkowo przejrzyste.

Już w lornecie polowej obiekt posiadał wyraźne okrągły kształt. Oglądany przez lunetę, nasuwał porównanie z pięciopięcioką. Charakteryzował go metaliczny blask. Wysokość oceniliśmy na 4500 do 5500 m.

Początkowo przedmiot zdawał się być nieruchomy. Dopiero dłuższa obserwacja przez lunetę pozwoliła stwierdzić jego ruch wirowy. W ciągu ośmiu godzin naliczyliśmy pełne trzy obroty dookoła osi.

Następnego rana plamka znowu tkwiła w tym samym miejscu wprost nad naszymi głowami. Oswoiliśmy się z jej obecnością w czystym niebie ponad fortem, niemal widmowym krajobrazem Sahary, gdzie oko nie mogło spocząć na niczym ciekawym poza naszym małym fortem.

Wieczorem, tak jak w dniu poprzednim, plamka zgasiła w jakiś czas po zachodzie Słońca, gdyż tylko odbijała jego blask, nie wysyłając własnego światła. Ta okoliczność pozwoliła ustalić dokładną wysokość obiektu, która dość dobrze zgadzała się z poprzednim pomiarem. Był to więc przedmiot, który w jakiś zagadkowy sposób tkwił w obrębie troposfery — najniższej warstwy atmosfery otulającej Ziemię i skutecznie opierał się sile przyciągania naszej planety.

Trzeciego ranka daremnie wypatrywano srebrzyste plamki, do której żołnierze na pustyni już przywykli, jak gdyby doszukując się w niej dobrej wróżby”.

Grupa techników pod kierunkiem J. Gordona Veath, inżyniera lotniczego z Urzędu Poszukiwań Morskich, w dniu 24 kwietnia 1949 r. przygotowywała się w pobliżu Arrey (stan Nowy Meksyk, USA) do wypuszczenia meteorologicznego balonu-sondy.

Gdy mały próbnny balon wzniósł się w powietrze, Charles B. Moore, śledzący jego lot przy pomocy teodolitu, zauważył nagle w gwałtownie do pionowego lotu i w oka mgnienia rozpięło się pośród błękitu idealnie czyste niebo.

Nagle wypadki przybrały nieoczekiwany obrót. Śledzone „coś” poderwało się gwałtownie do pionowego lotu i w oka mgnienia rozpięło się pośród błękitu idealnie czystego nieba.

Raport dotyczący obserwacji, która trwała dokładnie minutę, został podpisany przez wszystkich członków grupy operacyjnej. Najbardziej zdumiewający był wynik pomiarów, jakich dokonał Moore przy użyciu teodolitu. Ustalił on prędkość wznoszenia obiektu — około 10 km/sek, a więc bardzo bliską tzw. prędkości ucieczki z Ziemi.

Wśród wielu osobistych obserwacji latających spodków podanych przez wybitnych uczonych, znajdujemy dwie niemal równoczesne, dokonane 20 i 22 maja 1950 r. w dwóch różnych, bardzo znanych obserwatoriach astronomicznych na terenie USA.

Pierwszą z nich miała miejsce w obserwatorium Lowell w stanie Massachusetts. Prof. dr Hall zauważył srebrzysty dysk intensywnie błyszczący, który z olbrzymią prędkością sunął po niebie. Astronom dokonał obserwacji przy użyciu silnie powiększającej lornetki oraz teodolitu, co pozwoliło na oznaczenie jego rozmiarów, prędkości i położenia jak również wielkości towarzyszącego mu obłoczka, który uczony sklasyfikował jako „cumulus agitatus”.

Drugiej obserwacji dokonał prof. dr Hass z obserwatorium Flagstaff w stanie Arizona. Stwierdził on również przelot silnie błyszczącego dysku, który wolno przemieszczał się na sklepieniu nieba. W wyniku teleskopowej obserwacji obiektu astronom ocenił jego średnicę na 2 m.

29 maja 1951 r. trzech redaktorzy techniczni z Departamentu Aerofizycznego „North American Aviation” w Dawney (USA) — Victor Black, Werner Eichler i Edward J. Sullivan, znajdujący się na terenie kopalni w pobliżu Los Angeles, zauważyli o godzinie 15.48 około trzydziście rozrzuconych obiektów przypominających meteory, które pojawiły się na wschodzie, mniej więcej 450 ponad horyzontem. Po chwili wykonały one nagły zwrot pod kątem prostym, przemieszczając się ruchem falistym w szyku litery V. W przeciągu 25 sekund zatoczyły huk odpowiadający 800, po czym znowu skierowały pod kątem prostym, kierując się w stronę Los Angeles. Fachowcy orzekli, że prędkość tajemniczej eskadry nie mogła być mniejsza niż 2700 km/h, zaś średnice poszczególnych obiektów — ocenili w przybliżeniu na 10 m. Miały one kształt dysków albo kul. Świeciły intensywnym błękitnym blaskiem, a lot ich przypominał ruch płaskiego kamienia skośnie rzuconego na spokojną taflę wody.

Jeden z najczęściej cytowanych bezpośrednich kontaktów z latającymi spodkami miał miejsce na Florydzie (USA) 25 września 1952 r. Instruktor skautowy D.S. Desverges wraz z trzema skautami znajdował się w lesie obok lotniska specjalnej eskadry myśliwców

odrzutowych, przeznaczonej wyłącznie do obserwacji latających spodków, które w tej okolicy ukazywały się bardzo często.

Nagle dąży się zauważyć jakieś błyski pomiędzy drzewami. Młodzi ludzie pobiegli w tę stronę i ujrżeli na niewielkiej polance przedmiot podobny do nieco spłaszczonej piłki futbolowej. Niezwykle obiekt miał średnicę około 10 m i nieruchomo utrzymywał się w powietrzu 3 m ponad ziemią. Był wysoki i na tyle przestronny, że w jego wnętrzu mogło stać sześciu do ośmiu ludzi.

Skoro tylko Desverges podbiegł do dziwnego statku, wypłynął ku niemu jakby czerwony, przezroczysty płomień, który ogarnął go i na chwilę pozbawił przytomności. Ostatnim wrażeniem napadniętego był ostry, niezwykły zapach. Towarzyszący skauci oświadczyli, że tajemniczy przedmiot w chwili potem wzbił się gwałtownie, wyglądając wtedy jak rzymska świeca.

Natychmiast po tym wypadku Desverges zgłosił się do miejscowego szeryfa, który stwierdził u niego osmaślenie włosów oraz wypalenie mnóstwa drobniutkich otworków w naskórku.

Dochodzenie w sprawie tego wypadku przeprowadził osobiście inż. kpt. Edward J. Ruppelt, kierownik położonego w Wright Patterson (stan Ohio, USA) Ośrodka Technicznego Badań Powietrznych, z ramienia komisji badawczej nazwanej „Bluebook”, której jedynym celem jest zbieranie wiadomości o latających spodkach i ich krytyczna ocena. W książce „Report on UFO”, stanowiącej szczegółowe relacje o tych obserwacjach latających spodków, których prawdziwość zdaniem ekspertów nie budzi wątpliwości, a równocześnie nie potrafi się wyjaśnić — inż. Ruppelt podaje zaskakujące szczegóły wyników zbadania sprawy Desverges’a. Dziwny zapach wyczuwany podczas wypadku pochodził od ozonu. W miejscu zamierzonego lądowania latającego spodka rośliny pozostały nienaruszone, podczas gdy ich korzenie wykazywały cechy daleko posuniętego zweglenia. Przeprowadzone próby dowiodły, iż taki skutek można osiągnąć postępując się potężnym polem magnetycznym.

Nad Coniston (hrabstwo Lancashire, Anglia) wstał mroźny ranek 15 lutego 1954 r. Stefan Darbishire i jego krewny Adrian Myer wyszli z domu na pobliskie wzgórze celem dokonania zdjęć. O godzinie jedenastej zauważyli nagle w kierunku świecącego Słońca dziwny przedmiot, który opuszczał się na ziemię ruchem wahadłowym. W odległości 30 m od patrzących obniżył się zupełnie, znikając za wzgórzem. Gdy po chwili znowu się ukazał, wznosił się skośnie do powierzchni ziemi. Nie zmieniając kąta nachylenia, wydął lekki świst podobny do odgłosu powietrza uchodzącego z dętki — i z olbrzymią prędkością wzniósł się pionowo. Po kilku sekundach niknący jego obraz wchłonęły wysokie obłoki. Obserwatorzy stwierdzili zgodnie, że przedmiot miał około 10 m średnicy i był kształtu odwróconego spodka z półkolistą nadbudówką, w której widniały okrągłe otwory, mogące uchodzić za okna. Całość sprawiała wrażenie dobrze wypolerowanego, szaro-niebieskiego metalu. Najbardziej zdumiewające było wrażenie, że tajemniczy obiekt przesuwał się. U spodu zwisały trzy duże kule, prawdopodobnie spełniające rolę podwozia.

Stefan Darbishire sfotografował statek, zdjęcie wypadło nieostre, gdyż obiektyw był nastawiony na mniejszą odległość.

Po ukazaniu się książki astronoma M.K. Jessupa „The Case for UFO”, otrzymywał on — przeważnie na adres wydawcy — mnóstwo listów nie tylko solidaryzujących się z autorem, ale podających o nowych obserwacjach latających spodków. Oto jeden z ciekawszych:

„Skończyłem czytać powyższą książkę i chcę powiedzieć, że nadzwyczaj mnie interesowała. Sądzę, iż wiele osób uzna ją za fantastyczną, albo potraktuje jako zajmującą książkę na temat niemożliwości. Ja jednakże twierdzę, że pan Jessup dobrze wie o czym pisze, co opierał na własnym doświadczeniu.

Od trzech lat śledzę dziwny statek przestrzenny na niebie. Widywałem go najczęściej w pogodne bezchmurne noce. Miał kształt dzwonka elektrycznego i potrafił rozwijać prędkość nieporównanie większą niż jakikolwiek samolot. Mógł całymi godzinami tkwić nieruchomo nad głową. Skoro tylko zaczął się poruszać, tryskał strumieniem jasnozielonych iskier.

Alle oto podam historię niesamowitą, za której prawdziwość jak najbardziej odpowiadam.

9 marca 1955 r. zobaczyłem wspomniany statek, który wkrótce potem wehłonią lecący właśnie samolot odrzutowy. Stało się to niejako na moim podwórku: cała scena była widoczna z wielką dokładnością. Bardzo wyraźnie dostrzegłem obydwa obiekty — samolot i ten statek. Tak łatwo i po prostu uporał się z samolotem, jak jastrząb wybiera kuczcę. Za chwilę pomknął ku górze z przypleszeniem zatykającym dech w piersiach; po dwóch sekundach od chwili startu, albo nawet przed, stał się niewidoczny.

Sprawdziłem później u władz wojskowych, że istotnie jeden odrzutowiec wtedy zaginął i nie został odnaleziony”.

Z szacunkiem

Eugene Metcalfe
Paris, Illinois, 19 maja 1955 r.

Agencja Reutera doniosła 12 listopada 1957 r. z Tokio, że rankiem dnia poprzedniego pojawił się nad Japonią „świecący obiekt wielkości książki”, którego przelotowi towarzyszył ciągły świst.

Oficjalny komunikat obserwatorium astronomicznego w Tokio głosił, że relacje nadchodzące z różnych stron kraju opisywały przedmiot co do wielkości zgodnie, natomiast barwa jego zmieniała się od purpurowej podczas najwcześniejszych obserwacji aż do seledynowej.

Nad Wyspą Wniebowstąpienia, brytyjską kolonią na południowym Atlantyku, zauważono 7 grudnia 1957 roku wydłużony przedmiot, który kreślił się spiralnie i przypominał papierosa, dymiącego na obu końcach.

Oglądana przez teleskop dyktająca maszyna wyglądała jak cygaro czerwono zabarwione. Przez kilka minut zakreślała kregi nad wyspą, po czym oddalała się znikając za widnokręgiem.

Wiadomość opublikował dziennik „La Nation”, za agencją Reutersa.

CIĄG DALSZY ZA TYDZIEŃ

SZYBOWIEC DWUMIEJSCOWY ITS-IVb

SZYBOWIEC ITS-IV b skonstruowany został przez Instytut Techniki Szybownictwa we Lwowie według projektu Adama Nowotnego, ówczesnego kierownika technicznego Instytutu. Po śmierci A. Nowotnego pracami kierował F. Kotowski. Szybowiec ITS-IV b oblatany został na lotnisku lwowskim w Skniłowie, na holu za samolotem RWD-8, w dniu 30 lipca 1935 roku. Szybowiec ten już w pierwszym locie wykazał dobrą sterowność i zwrotność. Następne loty odbywały się już z liny gumowej w Bezmiechowej. Szybowiec był przeznaczony do pomiarów aerologicznych, meteorologicznych i wytrzymałościowych w locie. Jednocześnie mógł on służyć do szkolenia w pilotażu bez widoczności.

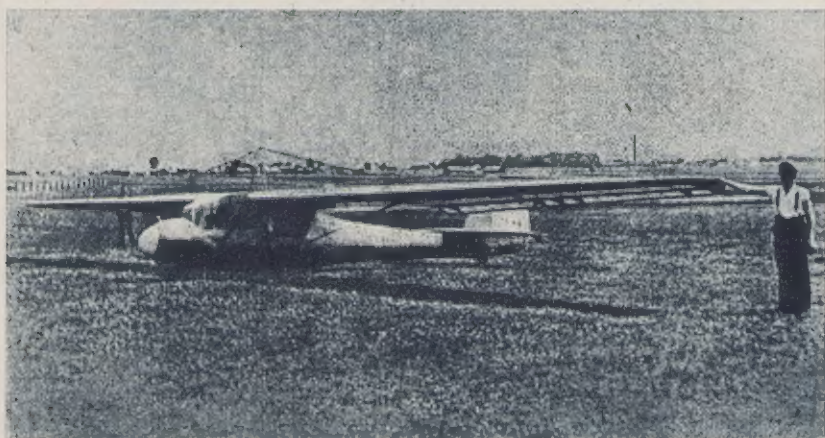
Plat jednodźwigarowy, dzielony, ze skośnym dźwigarkiem pomocniczym. Zamiast zastrzałów użyto — ze względów aerodynamicznych oraz dla ułatwienia pomiarów obciążeń w locie za pomocą tensometrów — taśmy rozpinające. Lotki o skośnym uźbrowaniu posiadały

napęd różnicowy. Wychyłane były do góry 12 st., do dołu 32 st. Kadłub o przekroju owalnym, konstrukcji półskorupowej, posiadał pokrycie ze sklejki. Miejsce między kabinami oraz za drugą kabiną wykorzystano jako pomieszczenie dla przyrządów pomiarowych. Dla ułatwienia porozumiewania się obserwatora z pilotem kabiny były przedzielone tylko siatką drucianą. W kabinie obserwatora znajdował się wysuwany stolik dla notowania pomiarów. Wejście do tej kabiny — przez drzwi umieszczone z lewej strony. W drzwiach oraz z drugiej strony kabiny znajdowały się duże owalne okna. Kabina o bardzo dobrej widoczności była mocno wysunięta do przodu. Usterzenie poziome wolnonośne, z napędami ukrytymi w kadłubie. Ster kierunku wyważony, uruchomiony pedałem. Płozą z amortyzacją pneumatyczną, z detki zaszytej w brezentowym pokrowcu. Amortyzator tylny — płozą wykonaną jako półresor.

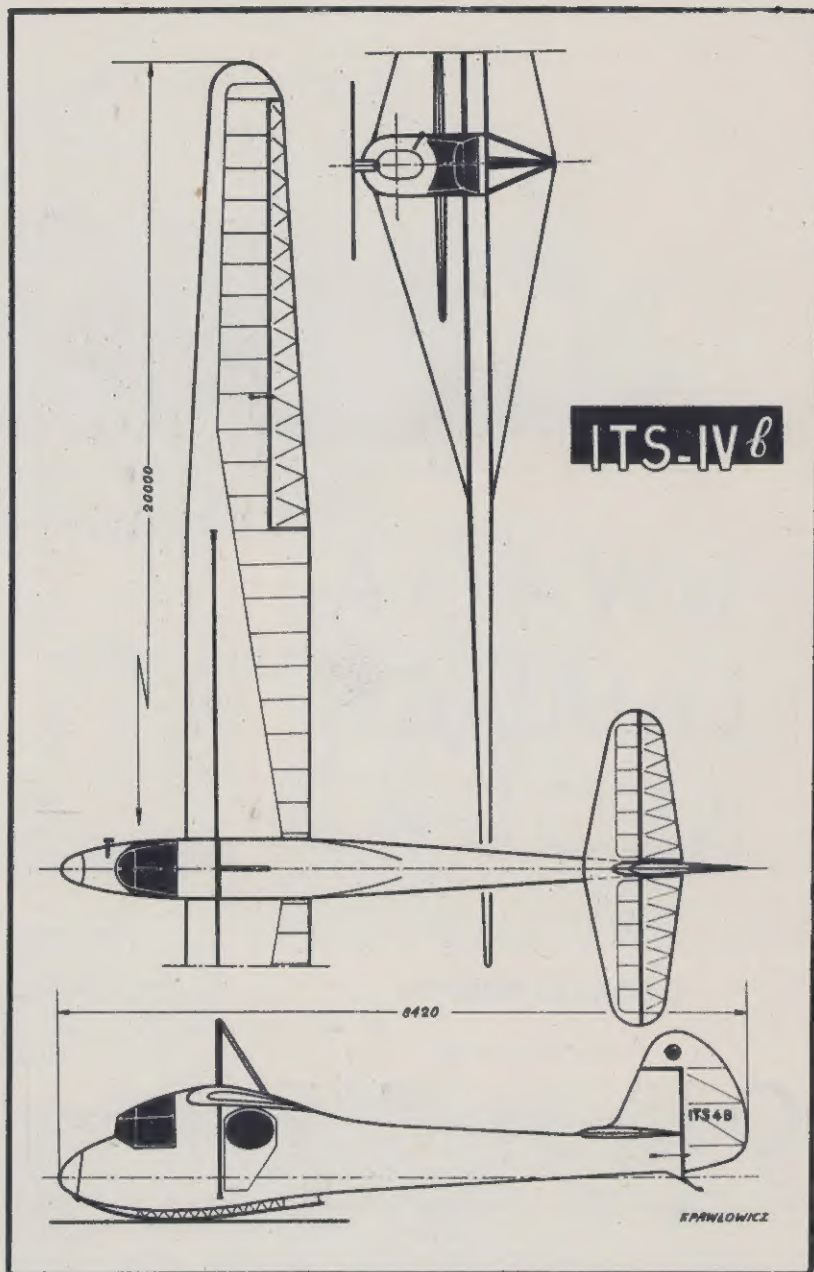
FELIKS PAWŁOWICZ

DANE TECHNICZNE

| | | |
|------------------------|---|-------------------------|
| Rozpiętość | — | 20,00 m |
| Długość | — | 8,42 m |
| Cieśzar własny | — | 254,5 kg |
| Cieśzar w locie max. | — | 431,5 kg |
| Pow. nośna | — | 24,27 m ² |
| Obciążenie pow. | — | 17,70 kg/m ² |
| Doskonałość | — | 22,5 |
| przy prędkości | — | 73 km/h |
| Mln. prędkość opadania | — | 0,82 m/sek |



Zdjęcie ze zbiorów autora



CO O LOTNICTWIE PISZĄ INNI

TRYBUNA LUDU

Amerykańskie towarzystwo lotnicze Mohawk Airlines, które od 1950 r. zamiast stewardess zatrudniało mężczyzn, powróciło do starego systemu pracy. Powodem tej decyzji było... widmo bankructwa, gdyż mężczyźni przestali niemal zupełnie korzystać ze wspomnianej linii lotniczej, woląc latać samolotami innych towarzystw, gdzie usługują stewardessy.

*

Młody, wybitny uczonej inż. mgr O. Woźniak tak kończy artykuł na temat radzieckich i amerykańskich planów wyrzucenia w niedługim czasie rakiety na Księżyc: „Ze swej strony muszę dodać, że na te zamierzenia zapatruję się krytycznie. Uważam, że skrajnie wysoka temperatura, panująca na „progu” kosmicznym i jeszcze inne czynniki nie predko mogą być pokonane. Dlatego też pełne powodzenie wspomnianych eksperymentów nie będzie — według mnie — sprawą jednego roku, a nawet chyba i 5 najbliższych lat”.

SZTANDAR MŁODYCH

W artykule „Na własnym samolocie nasze pismo dotrze do wsi i małych miasteczek”

czytamy: „Sprawozdania z większości letniskowych imprez Dni Lotnictwa podawać będziemy czytelnikom ze specjalnego samolotu „Sztandaru Młodych”, ofiarowanego redakcji przez Dowództwo Wojsk Lotniczych. Niezależnie od tego samolotu nasz wykorzystamy do mnóstwa innych celów, interesujących naszych czytelników”.

KURIER POLSKI

„Zakrojona na szeroką skalę kooperacja kinematografii radziecko-francuskiej wydała już pierwszy owoc w postaci scenariusza filmu lotniczego „Normandie-Niemen”. Scenariusz ten zrealizowany został wspólnie przez Charlesa Spaaka, Elżę Triollet i Konstantina Simonowa. Krytycy zgodnie stwierdzają, że film oparty na radziecko-francuskim scenariuszu zapowiada się na prawdziwie arcydzieło — swoją atmosferą i stylem przywołujące na pamięć nazwiska największych realizatorów filmowych”.

Książka „Normandie-Niemen”, napisana przez lotnika francuskiego Francois de Geoffre, została wydana w r. 1956 w tłumaczeniu polskim Jerzego Nowackiego przez MON. Obecnie nakład jest całkowicie wyczerpany.

EXPRESS WIECZORNY

O karierze syna — pilota i śpiewaka Wiktora Gonczarenko — opowiada matka: „Szybownictwem Wiktor pasjonuje się od dziecka. Miał także od dawna zamiłowanie do śpiewu. Po ukończeniu 10-latkę wstąpił do szkoły lotniczej w Saratowie, gdzie zastała go wojna. Walczył jako lotnik na froncie dalekowschodnim. Po kapitulacji Japonii służył na wyspach Kurylek, gdzie należał do wojskowego zespołu pieśni i tańca. Tam kiedyś usłyszał go marszałek Malinowski, który zainteresował się wybitnie utalentowanym barytonem. Wiktor został słuchaczem Konserwatorium Kijowskiego. Ukończył je 6 lat temu i obecnie jest solistą Filharmonii. Nie zrezygnował też — jak wiemy — ze swego drugiego zamiłowania, szybownictwa. Jest mistrzem Związku Radzieckiego”.

KULISY

„Brytyjski emerytowany marszałek lotnictwa 78-letni baron Hugh Downing, który w latach 1939/40 dowodził lotnictwem myśliwskim, a następnie wstąpił do sił zbrojnych w istnienie „latających spódków”, złożył ciekawe oświadczenie na kongresie spirytystów w Paryżu. Powiedział on, że w czasie powietrznej bitwy o Anglię udało mu się nawiązać kontakt z duchami zestrzelonych lotników brytyjskich oraz niemieckich.

„Dzięki szczegółowym informacjom uzyskanym od tych ostatnich zdołał on skutecznie odeprzeć ataki Luftwaffe”. A więc mamy nowe oświadczenie zwycięstwa RAF-u w 1940 r.!!

ZYCIE WARSZAWY

O „Historii jednego myśliwca” — filmie produkcji polskiej — czytamy: „Oglądaliśmy film banalny w pomysłach, nieporadny artystycznie, wątpliwy w ujawnionej tendencji. Mógł powstać piękny, bohater-epos — powstało niezgrabne epitaforium, a ponieważ dotyczy spraw i ludzi, o których mówimy z szacunkiem i uznaniem — niezgrabność staje się przykrym dla patrzających. W filmie nie ma żadnej kreacji aktorskiej. Ponieważ temat zasługuje na co najmniej dobry film — czekamy nań”.

SZTANDAR MŁODYCH

„Szczepnie mówiąc wolalibyśmy nie pisać tej recenzji. Ocena „Historii jednego myśliwca” nie może być bowiem niczym innym, jak dobijaniem czegoś co i tak ledwo kupy się trzyma. Dawno już nie widzieliśmy na naszych ekranach filmu tak nieporadnego, by nie rzec — prymitywnego pod każdym względem. Jedyna rzecz, która przypomina kino z prawdziwego zdarzenia, to wiele metrów autentycznych zdjęć z okresu „Bitwy o Anglię”.

EXPRESS WIECZORNY

„Aż się wierzyc nie chce, że tak prymitywny film powstał pod kierunkiem tak doświadczonych twórcy jak Aleksander Ford”.

Po wydaniu w formie książeczki scenariusza „Historia jednego myśliwca” „Skrzydła Polska” sygnalizowała banalną jego treść. Była jednak nadzieja, że reżyseria i aktorzy naprawią te braki...

NEWS CHRONICLE

Pech lubi chodzić parami! Po zaiste fatalnych recenzjach filmu o lotnikach polskich na Zachodzie „Historia jednego myśliwca”, tak oto ocenia angielskie pismo film „The battle of the V-1” (treść jego stanowi wykrycie przez polski ruch podziemny tajemnicy latających bomb atakujących Londyn i południową Anglię):

„Rola, jaką odegrał polski ruch oporu w zwalczaniu ataku Hitlera na Londyn przy pomocy tajnej broni, nadawała się doskonale na film dokumentalny. Nikt z nas, którzy przeżyliśmy naloty latających bomb, nie wiedział jak wiele zawdzięczamy tak drogo okupionym informacjom dostarczanym przez polskich robotników przemysłowych. Pomimo jednak autentyczności, film jest nieprzekonywający i nie potrafi trzymać widza w napięciu”.

Warto dodać, że w tym angielskim filmie gra czwórka aktorów polskich.

HM-320 „POU-DU-CIEL” ● FRANCJA

JEDNA z najnowszych wersji rozwojowych budowanej od 1934 r. „pchły nieba”, konstrukcji Francuza Henri Mignet'a. Od tego czasu zbudowano na świecie 200–300 maszyn, z czego połowa latała. Obecnie we Francji lata oficjalnie 6 „pcheł”, w tym jedna HM-320. Od 1937 r. nieznane są wypadki śmiertelne na tym typie samolotu.

Już po wojnie H. Mignet opracował około 20 nowych prototypów 1–4-miejscowych z silnikami od 35 do 280 KM. Były one i są budowane oraz dopuszczane oficjalnie do lotu w różnych krajach. Ich szersze rozpowszechnienie jest jednak ograniczone zupełnie odmienną techniką pilotażu, tak że pilot musi przejść potem nowy kurs szkolenia jeśli chce latać na innych, nawet najprostszych maszynach. Z drugiej strony „Pchły” są jedynymi samolotami amatorskimi, które nie wchodzi w korkociąg i nie boją się przeciągnięcia; są łatwe i tanie w budowie oraz bardzo małe.

HM-320 jest jednomiejscowym samolotem amatorskim konstrukcji drewnianej, oblatanym w kwietniu 1957 r.

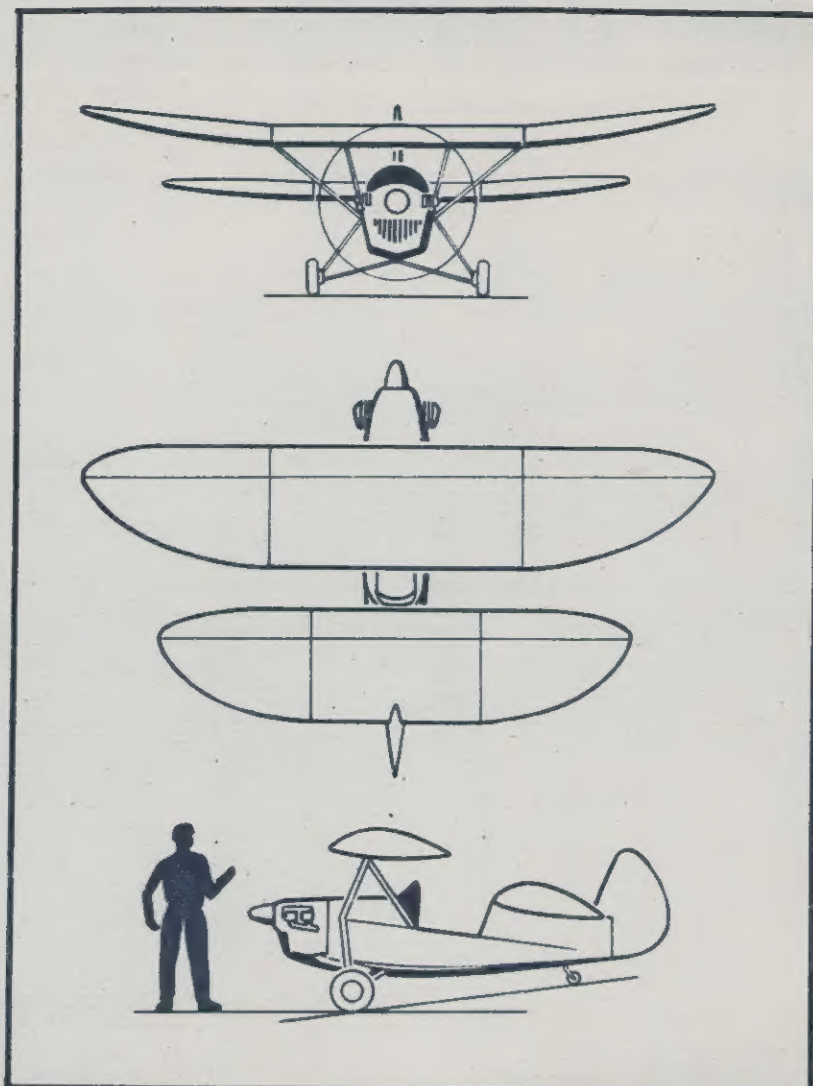
Powierzchnie nośne (profil NACA 23012) w układzie tandem pracujące jako jeden płat ze szczelną, która może być regulowana w locie. Zmiana kąta nastawienia przednich skrzydeł daje efekt steru wysokości. Samolot nie ma lotek — zastępuje je wyginanie sprężystych końców skrzydeł oraz wielki ster kierunku.

Silnik samochodowy Porsche (25 KM), śmigło stałe, dwułopatowe, drewniane. Zbiornik paliwa (30 l) w kadłubie. Podwozie dwukółowe z kółkiem ogonowym zwrotnym.



DANE TECHNICZNE

| Wymiary: | | Osiągi: | |
|----------------|------------|-------------------|------------|
| Rozpiętość | — 7,00 m | Prędkość przelot. | — 125 km/h |
| Długość | — 3,80 m | Prędkość min. | — 35 km/h |
| Wysokość | — 1,70 m | Prędkość wznosz. | — 3 m/sek |
| Pow. nośna | — 10,00 m² | Rozbieg | — 60 m |
| Ciężary: | | Dobieg | — 30 m |
| Ciężar własny | — 110 kG | Czas trwania lotu | — 4,5 h |
| Ciężar w locie | — 200 kG | | |



KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE

„LITTLE TOOT” ● USA

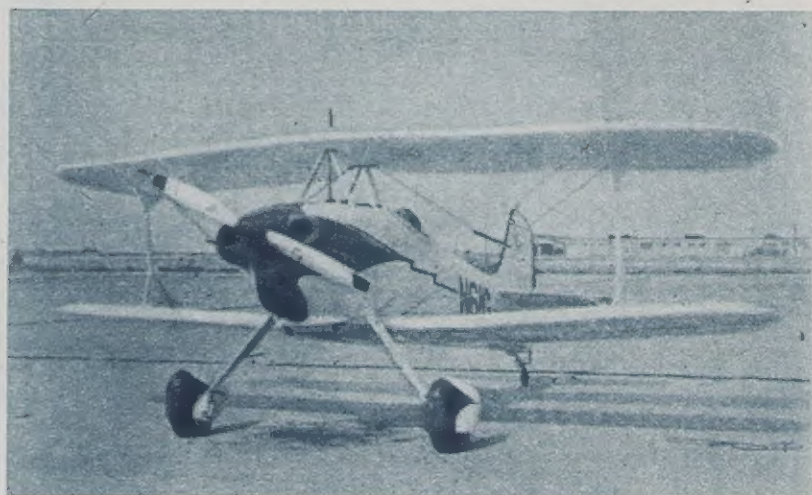
SAMOLOT amatorski dopuszczony do pełnej akrobacji, a więc wybiegający daleko poza przeciętność. Konstruktorem samolotu jest George Meyer, który zdobył na nim jesienią ubiegłego roku — jedną pierwszą i dwie drugie nagrody na zlocie maszyn amatorskich w Milwaukee za rozwiązanie konstrukcyjne, jakoś wykonania i przelot 2 100 km. Czas budowy samolotu wyniósł 6 lat (pracy, poza normalnymi zajęciami zawodowymi). Pierwszy start odbył się w lutym 1957 r. i wykazał doskonale własności lotne i pilotażowe maszyny.

Jest to jednomiejscowy dwułopatowiec konstrukcji mieszanej przeznaczony do budowy amatorskiej, a więc prosty i tani.

Górny płat o skosie 8°. Wznios dolnego płata 3°. Płat jednodźwigarowy z kesonem sklejkowym — całość kryta płótnem. Lotki tylko na dolnych skrzydłach. Kadłub całkowicie metalowy; w części przedniej z rur spawanych krytych blachą, w tylnej — skłupowy. Usterzenie całkowicie metalowe.

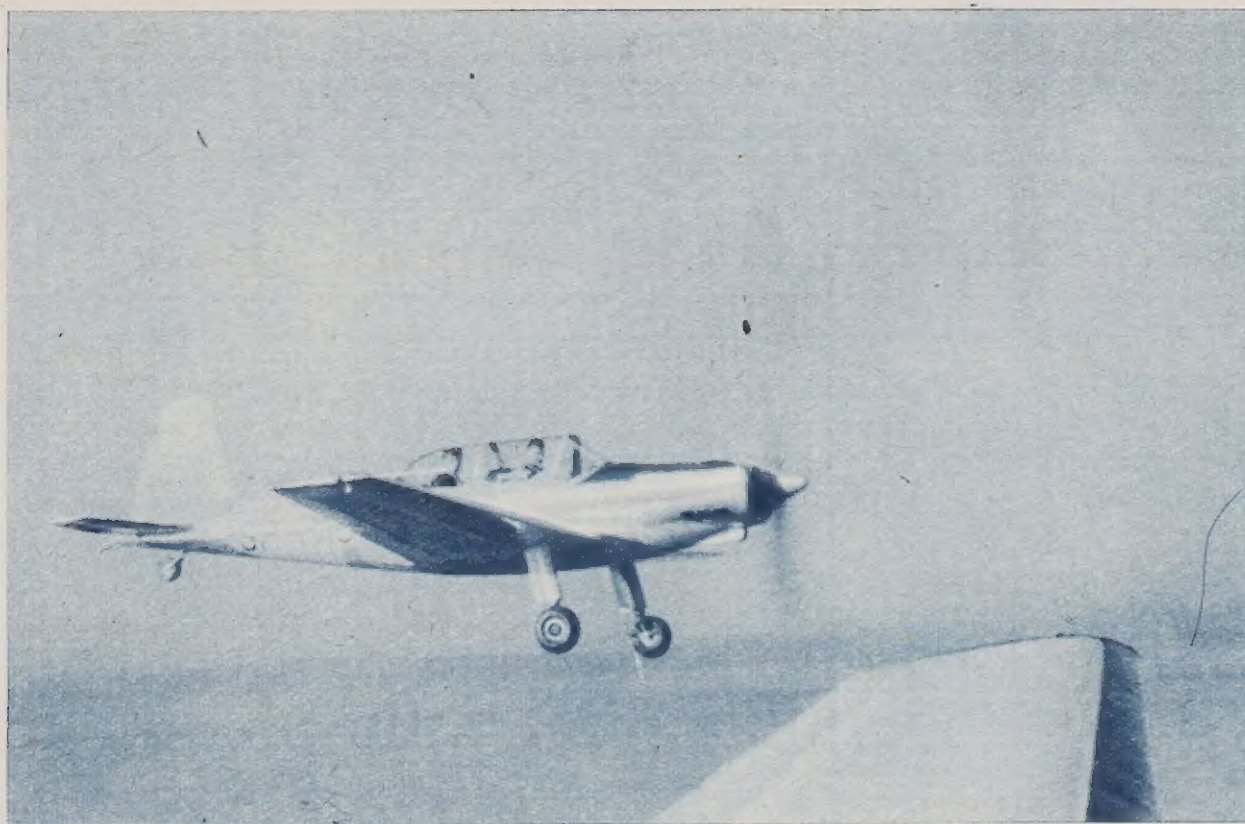
Podwozie wolnonośne osłonięte owiewkami ze stalowymi goleniami aprężystymi typu Cessna. Kółko ogonowe — sterowane. Kabina otwarta.

Silnik 4-cylindrowy chłodzony powietrzem Continental C-90 o mocy 90 KM oraz stałe, metalowe śmigło dwułopatowe; mogą być zabudowane różne silniki o mocy 90 do 150 KM. Komplet rysunków warsztatowych kosztuje 50 dol. Współczynnik obciążenia łamiącego 10.



DANE TECHNICZNE

| Wymiary: | | Osiągi: | |
|-------------|------------|-------------------|------------|
| Rozpiętość | — 5,80 m | Prędkość max. | — 204 km/h |
| Długość | — 5,03 m | Prędkość przelot. | — 177 km/h |
| Pow. nośna | — 11,43 m² | Prędkość min. | — 88 km/h |
| Ciężary: | | Prędkość wznosz. | — 4 m/sek |
| Brak danych | | Rozbieg | — 61 m |
| | | Dobieg | — 70 m |



Samolot szkolno-treningowy M-2 w jednym ze swych pierwszych lotów.

M-2 JUŻ LATA

Mgr inż. TADEUSZ KOSTIA

Ośrodek Konstrukcji Lotniczych WSK — Mielec

WYTWÓRNI Sprzętu Komunikacyjnego przeżywała niedawno wiele momentów emocji i radości związanych z faktem oblatania nowego polskiego prototypu samolotu szkolno-treningowego, dwumiejscowego M-2, skonstruowanego przez zespół jej młodych konstruktorów lotniczych w osobach inż. inż.: Stanisław Jachyra, Piotr Biegocki, Marian Chybicki, Tadeusz Stępczyk, Janusz Olenderek, Telesfor Myszka, Edward Nowicki i Kazimierz Kłta, konsultowany przez profesora Telesera'a.

O prototypie M-2 można powiedzieć, że lata dobrze, jest przyjemny w pilotażu, stateczny i sterowny oraz oznacza się dużą predkością lotu poziomego i wznoszenia. Przyjemna jego sylwetka nawiązuje wysokimi walorami wykonania technologicznego do dobrze notowanych w świecie samolotów konstrukcji polskiej spod znaku PZL, znane go zarówno z osiągnięć technicznych jak i dobrych tradycji lotniczych.

Prototyp samolotu M-2 stanowi udany pierwszy start utworzonego niedawno Ośrodka Konstrukcji Lotniczych. M-2 jest niewątpliwie nie tylko ciekawym krajowym osiągnięciem technicznym ale również samolotem, który produkowany seryjnie mógłby w naszych aeroklubach i szkołach lotniczych przyczynić się do poważnego uzupełnienia i unowocześnienia sprzętu lotniczego, a przez to i do podwyższenia poziomu wyszkolenia pilotów.

Narodziłom prototypu towarzyszyły różne kłopoty i trudności, przede wszystkim związane z nieterminowym dostarczeniem z zagranicy silników, kół itp.

Bogate wyposażenie kabiny M-2 pozwala na prowadzenie nauki pilotażu podstawowego i wyższego, zarówno indywidualnego jak i zespołowego. M-2 może być używany z załogą jedno lub dwuosobową, co nie wpływa na wyważenie, ponieważ pasażer umieszczony jest w przedniej kabine w okolicy środka ciężkości.

Samolot M-2 dostosowany jest do lotów dziennych i nocnych oraz w trudnych warunkach meteorologicznych, przez co umożliwia wykonywanie różnych zadań w ramach szerokiego wachlarza zagadnień treningu lotniczego. Z tych względów posiada on między innymi komplet przyrządów do pilotażu bez widoczności, aparaturę radiową, telefon pokładowy i oświetlenie ultravioletowe, światła pozycyjne oraz reflektor i aparaturę tlenową, dzięki czemu nie ustępuje odpowiednikom zagranicznym w tej klasie.

Płat wolnonośny konstrukcji skorupowej o obrysie trapezowym i profilach NACA 23012—15, posiada dwa dźwigary główne oraz szereg wzdlużnych elementów usztywniających pokrycie. Charakteryzuje się małą ilością żeber, lekką, sztywną konstrukcją i dobrym utrzymaniem kształtu profilu oraz wysoką jakością powierzchni pokrycia. Zastosowano w nim lotki typu „Frise” oraz klapy krokodylowe, napędzane elektrycznie, które służą do ułatwienia

startu i lądowania. Do przedniego kesonu zamocowane jest wolnonośne, jednogolenowe stałe podwozie dwukółowe, wyposażone w amortyzator olejowo-powietrzny o dużym skoku oraz balonowe koła z hamulcem hydraulicznym.

W skrzydłach znajdują pomieszczenie dwa główne zbiorniki paliwa, których instalacja dostosowana jest do wykonywania pełnej akrobacji.

Kadłub konstrukcji skorupowej odznacza się małą ilością wręg i podłużnic, szczególnie w części tylnej. Wyposażony jest on w klasyczne usterzenie wysokości i kierunku — posiadające skorupowe stateczniki oraz ster kryty płotnem. Ster wysokości wyposażony jest w klapy wyważające. W części dolnej tyłu kadłuba zamontowano stałe koło ogonowe amortyzowane hydraulicznie, samonastawne, wyposażone w specjalną oponę tłumiącą drgania kierunkowe.

Układ podwozia zapewnia dużą zwrotność samolotu na ziemi w czasie kołowania i ułatwia hangarowanie oraz posiada specjalne przewody odgromowe do rozładowywania ładunków elektrycznych. Kabina wyposażona jest w osłone odsuwana do tyłu, odrzucaną w razie wypadku. Fotele przestawialne — ustawione w tandem — zapewniają wygodę załodze, do czego przyczynia się również możliwość regulacji pedałów. Przewidziano zastosowanie spadochronów śledzeniowych. W części przedniej kadłuba zabudowany jest stały wlotochron, spełniający rolę zabezpieczenia załogi w razie kapotażu i do którego zamocowany jest maszt antenowy. Pod podłogą mieści się pomocniczy zbiornik paliwowy.

Kabina wentylowana przewietrznikami umieszczonymi na osłonie. Dzielą ją od silnika ściana przeciwogniowa. Silnik Praga „Doris” B o mocy 220 KM napędza drewniane śmigło dwupłatowe BIL5. Dla ułatwienia i zapewnienia bezpieczeństwa rozruch silnika odbywać się może z zewnątrz przy pomocy kołby lub z kabiny przy użyciu rozrusznika elektrycznego. Silnik zabudowany jest na kadłubowej ramie kratowej przy użyciu „lordów” tłumiących drgania, a całość okryta jest osłoną posiadającą od przodu otwór wlotowy chwytu powietrza.

W przyszłości przewiduje się zastosowanie silnika krajowego WN-6 wyposażonego w śmigło przestawialne.

Prototyp samolotu przechodzi obecnie próby fabryczne oraz próby statyczne w Instytucie Lotnictwa, po czym odbędzie próbę państwową. Jednocześnie w budowie znajdują się dwa dalsze egzemplarze, w których uwzględnione zostaną ewentualne zmiany i modyfikacje wynikające z pierwszych prób.

Ogólnie można powiedzieć, że w konstrukcji zastosowano obok blach i kształtowników szereg znormalizowanych elementów duralowych i stalowych jak również szereg odlewów elektronowych, przez co konstrukcja ta z punktu widzenia nowoczesności rozwiązań i metod technologicznych jest przykładem wysokich możliwości naszego przemysłu lotniczego i współpracujących z nim zakładów pomocniczych.

Zarówno architektura wnętrza kabiny jak i zgrabna sylwetka samolotu M-2 sprawiają, że podobna się on powszechnie, a jakoś jego wykonania technologicznego jest wysoko oceniana przez specjalistów lotniczych spoza WSK.

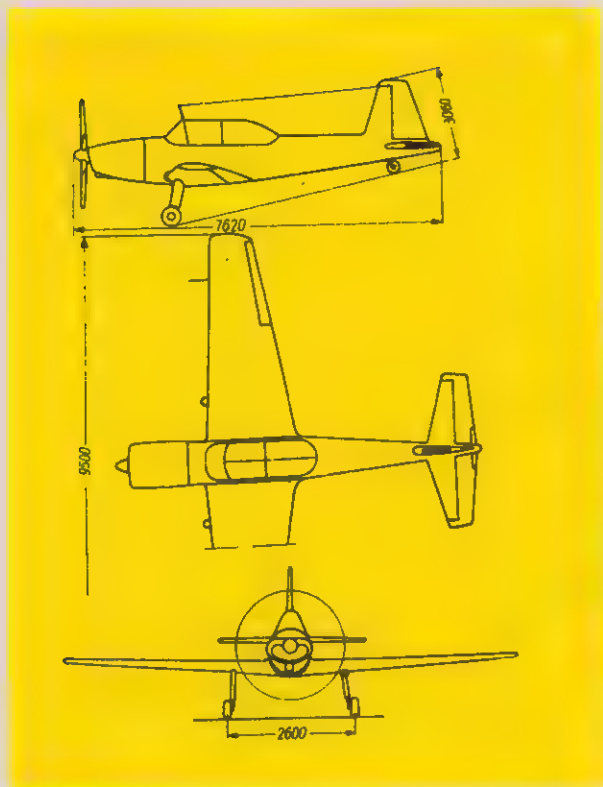
Załodze OKL — WSK, inżynierom, technikom i pracownikom warsztatów prototypowych można nie tylko pogratulować sukcesu ale i życzyć, by Wytwórnia zarówno w przypadku samolotów M-2 jak i dalszych nowych opracowań prototypowych doczekała się jak najprędzej rozpoczęcia seryjnej produkcji.

M-2 w blaskach zachodzącego słońca. Za sterem: pilot-oblatywacz Tadeusz Golebiewski.



DANE TECHNICZNE

| | |
|--------------------------------|--------------------------|
| Wymiary: | |
| Rozpiętość | — 9,5 m |
| Diługość | — 7,62 m |
| Wysokość | — 3,02 m |
| Powierzchnia nośna | — 13,62 m ² |
| Wydlużenie | — 6,62 |
| Ciężary: | |
| Ciężar własny | — 787 kg |
| Ciężar w locie | — 1 067 kg |
| Obciążenie powierzchni | — 78,5 kg/m ² |
| Obciążenie mocy | — 4,83 kg/KM |
| Osiągi: | |
| Prędkość max. w locie poziomym | — 282 km/h |
| Prędkość max. w locie nurkowym | — 436 km/h |
| Prędkość przelotowa | — 240 km/h |
| Prędkość lądowania | — 91 km/h |
| Prędkość wznoszenia | — 7 m/sek |
| Pułap praktyczny | — 5 600 m |
| Zasięg | — 685 km |
| Czas wznoszenia na 1 000 m | — 2 min 50 sek |
| Czas wznoszenia na 2 000 m | — 8 min 20 sek |
| Czas wznoszenia na 5 600 m | — 40 min |
| Diługość startu | — 158 m |
| Diługość lądowania | — 219 m |
| Czas trwania lotu | — 2,8 h |
| Współczynniki przeciążeń | — (+6, —3) |



Nie ulega wątpliwości, że M-2 pod względem wytworności linii i wykonczenia zewnętrznego jest najpiękniejszym samolotem sportowym zbudowanym w Polsce po wojnie.



Wyżej: Samolot M-2 widziany z przodu. Poniżej: Nasz najnowszy samolot wzbudza niemalże zainteresowanie wszędzie gdzie tylko się pojawi.

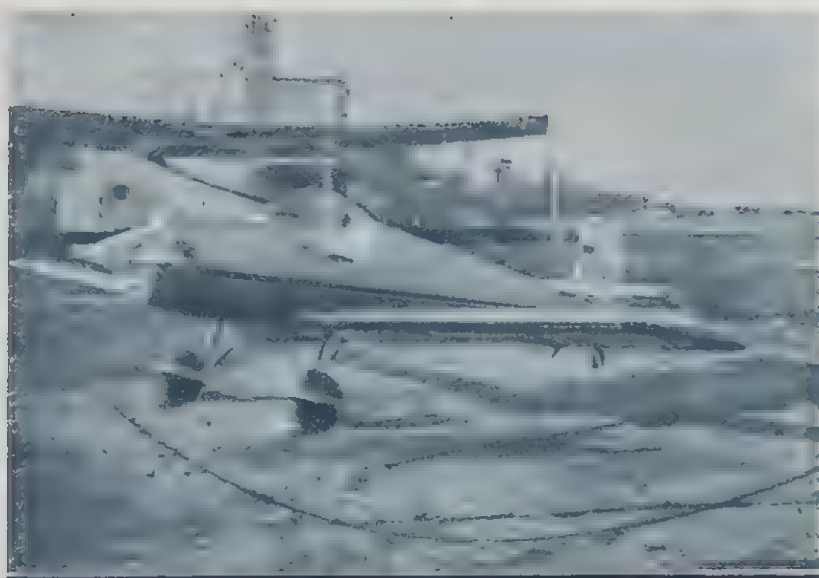
Zdjęcia: J. MISIACZEK (3)
T. MYSZKA (3)



MOSTRA INTERNAZIONALE AERONAUTICA

Korespondencja własna z Włoch

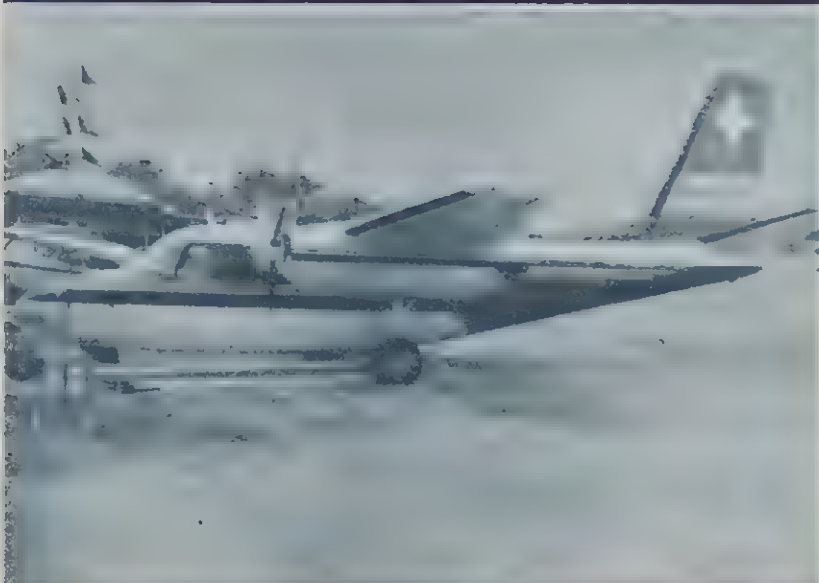
Mgr inż. RYSZARD ORŁOWSKI



Jednomiejscowy samolot Stark „Turbulent D” (NRF)



Samolot dwumiejscowy Jodel D-117 (Francja).



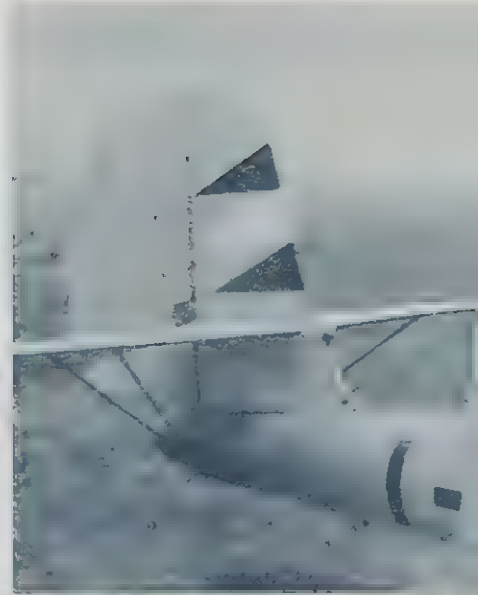
Dwusilnikowy samolot dyspozycyjny Aero „Comander” (USA)

POD taką nazwą w dniach 16—20 lipca 1958 r. odbyła się wystawa lotnicza w Wenecji na lotnisku Lido. Celem tej ciekawej imprezy było pokazanie społeczeństwu włoskiemu najnowszych konstrukcji lotniczych europejskich i amerykańskich oraz ułatwienie kontaktów handlowych. Myślę, że nie przypadkowy jest wybór miejsca i czasu trwania wystawy. W tym właśnie okresie w Wenecji przebywa dużo osób, które mogą się stać nabywcami samolotów. Wystawione samoloty można wyraźnie podzielić na dwie grupy: samoloty z silnikami o mocy 150 do 300 KM — luksusowe, przeważnie czteromiejscowe — stanowiące pod względem konstrukcyjnym i użytkowym całkiem wykrystalizowany typ taksówek oraz tanie samoloty sportowe z silnikami o mocy poniżej 90 KM. Pierwsza grupa to przede wszystkim samoloty amerykańskie, druga — europejskie.

Samoloty z silnikami o mocy 150 — 300 KM

Wystawione były m. in.: Cessna „Skylane”, Piper „Comanche”, Piper „Apache”, Aero „Comander”, Cessna 175, Fachirol (Włochy) i inne. Samoloty te budowane są zdecydowanie z metalu. Konstrukcja skrupowa i półskrupowa. Powierzchnie blach lakierowane estetycznie — przeważnie dwukolorowo. Nity wszędzie kryte. Smigła przestawialne.

Podszkoda na ogół trójkolorowa z ko-



„Aerocooler” wykonany z rur stalowych pokrytych pianką. Okucia łączące statecznik z kadłubem — ze zewnątrz.

łem przednim, prawie zawsze wciągane. Kabiny tych samolotów luksusowo wykończone. Tapicerka bardzo estetyczna, przy czym stosuje się dużo plastyków. Kabiny są świetnie izolowane dźwiękowo. W układach sterowniczych do głosu doszedł wolant o pięknym wykonaniu chwytów z mas plastycznych. Tablice przyrządów bogato wyposażone, obowiązuje radio (kilkadziesiąt kanałów). Samoloty te — budowane w USA — nie znajdują szerszego zbytu w Europie, mimo doskonale zorganizowanego serwisu silnikowego, ze względu na wysokie ceny zakupu i użytkowania. Samoloty te kosztują od 20 000 do 70 000 dolarów.

Warunkami popytu na samoloty są: jego cena i możliwość zakupu części zamiennych, przede wszystkim do silników. W dyskusjach zgadzano się, że cena nie powinna przekraczać 6 000 dolarów za samolot dwumiejscowy — 90 KM. Do tego dążą firmy niemieckie i włoskie. Wydaje się, że pod względem silnikowym Europa zachodnia jest opóźniona przez amerykańskie Continental i Lycoming. Firmy te posiadają dobrze zorganizowane stacje obsługi, dość gęsto rozrzucone w Niemczech, Francji i Włoszech.



Dwumiejscowy samolot turystyczny F-8 „Falco” (Włochy)

DANE

TECHNICZNE

SAMOLOTÓW

SPORTOWYCH I

DYSPOZYCYJNYCH

| Typ | Zakłady | Kraj | Ilość miejsc | Rozpiętość m | Długość m | Powierzchnia nośna m ² | Ciężar własny kg | Ciężar użyteczny kg | Silnik KM | Prędkość km/h | | | | Cena w dolarach |
|----------------------------|-------------------|---------|--------------|--------------|-----------|-----------------------------------|------------------|---------------------|-----------------------------|---------------|-----|--------|---------|-----------------|
| | | | | | | | | | | max | min | ładow. | przełot | |
| M-20 | Mooney | USA | 4 | 10,67 | 7,07 | 15,8 | 642 | 470 | Lycoming O-320 180 KM | 275 | 92 | 100 | 265 | 13 750 |
| Piper „Apache” PA-23 „160” | Jonos | USA | 5 | 11,28 | 8,26 | 18,95 | 1 011 | 712 | Lycoming O-320-B 2 x 180 KM | 295 | | 95 | 275 | 40 755 |
| Piper „Comanche” | Jonos | USA | 4 | 10,973 | 7,528 | 16,535 | 699 | 461 | Lycoming O-360 A3A 180 KM | 269 | 95 | 105 | 241 | 10 570 |
| Cessna „Skylane” | Cessna | USA | 4 | 10,97 | 7,98 | 16,26 | 708 | | Continental 230 KM | 270 | 100 | 110 | 254 | 22 300 |
| Cessna-175 | Cessna | USA | 4 | 10,97 | 7,62 | 16,00 | 596 | 480 | Continental 80-300 A 175 KM | 237 | 90 | 92 | 224 | 15 200 |
| Cessna-195 | Cessna | USA | 2 | 11,08 | 8,25 | 18,08 | 920 | 600 | Jacobs 500 KM | 305 | 85 | 95 | 270 | 25 000 |
| Fachiro P-57 | Partenavia | Włochy | 4 | 9,138 | 6,675 | 13,4 | 520 | 430 | Lycoming O-340 170 KM | 235 | 80 | 90 | 210 | 9 500 |
| Falco F8 | Avia-milano | Włochy | 2 | 8,00 | 6,50 | 10,0 | 515 | 285 | Lycoming O-320 150 KM | 345 | 85 | 85 | 290 | 10 900 |
| Jodel D-117 | SAN | Francja | 2 | 8,22 | 5,20 | 12,7 | 345 | 188 | Continental C-80-14 F 90 KM | 207 | 50 | 60 | 195 | 6 200 |
| Jodel D-11 | H.Zuerl | NRF | 2 | 8,20 | 6,35 | 12,7 | 380 | 270 | Continental C-80-12 90 KM | 225 | 60 | 70 | 200 | 6 200 |
| RW3 | Rhein | NRF | 2 | 15,4 | 7,4 | 18,0 | | 300 | Porsche 65 KM | 210 | 70 | 70 | 180 | 7 700 |
| „Sperling” SF-23 | Schelte | NRF | 2 | 9,90 | 6,2 | 12,16 | 420 | 240 | Continental C-90-12 F | 200 | 75 | 80 | 175 | 6 000 |
| „Turbulent” D | M.Stark | NRF | 1 | 7,15 | 5,33 | 8,50 | 205 | 110 | Stark-Stamo 1400 50 KM | 175 | 45 | 85 | 150 | 3 400 |
| „Aeroscooter” | Mario De Bernardi | Włochy | 2 | 9,50 | 5,5 | 10,0 | 270 | 200 | Praga D 72 KM | 200 | 60 | 60 | 185 | 4 800 |

Samoloty z silnikami o mocy 90 KM

Właściwie nie było tu samolotu, który by stanowił wykrystalizowany i dojrzały typ spełniający postulaty „europejskiego” samolotu sportowego. Większość wystawionych samolotów tej klasy to prototypy lub egzemplarze serii informacyjnych. Myślę, że można powiedzieć, iż rynek europejski wciąż czeka na samoloty tej klasy. Rozwiązania idą w kierunku maszyny dwumiejscowej, z miejscami obok siebie, o dobrej widoczności, prawidłowym pilotażu, z silnikiem 90 KM. Warunek ceny (jeszcze nie osiągnięty) kładzie wyraźnie piętno na tych samolotach. Konstruktorzy robią wszystko aby obniżyć koszty. Uproszczenia konstrukcyjne są bardzo daleko posunięte. Widać tu cechy wspólne i na ogół buduje się:

Skrzydła: jednodźwigowe z kesonem pracującym — wykonane w drewnie. Część poza kesonem przeważnie kryta płótnem. Lotki bardzo

lekkiej budowy — opłótnione. Rzadko są stosowane klapy wyporowe.

Kadłuby: kratowe z rur, opłótnione. Płótno kładzione na rury bezpośrednio bez wręg profilujących. Drugi typ to krata z przodu kryta blachą i do tego segmentu doczepiona skorupa z blachy.

Podwozia: konstrukcji bardzo uproszczonej, z rur stalowych, z amortyzacją gumową. Dla podwozi z kołem przednim — golenie i widelec jednakowe. Koła hamowane przeważnie mechanicznie. Ciekawostka — pedały hamulców nie zawsze sprzężone z pedałami sterownicymi.

Usterzenie: na ogół płaskie z rur stalowych, obciążone płótnem.

Wypożenie kabin: przeważnie tylko niezbędne przyrządy pilotażowe, bez radia. Tapicerka bardzo skromna. Napędy prowadzone centralnie w tunelu dzielącym kabinę na wysokości siedzeń foteli. Czasami tunel ten bywa wybudowany w górę aż do połączenia się z tablicą przyrządów. Otrzymana w ten spo-

sób ścianka służy jako zamocowanie napędów dodatkowych.

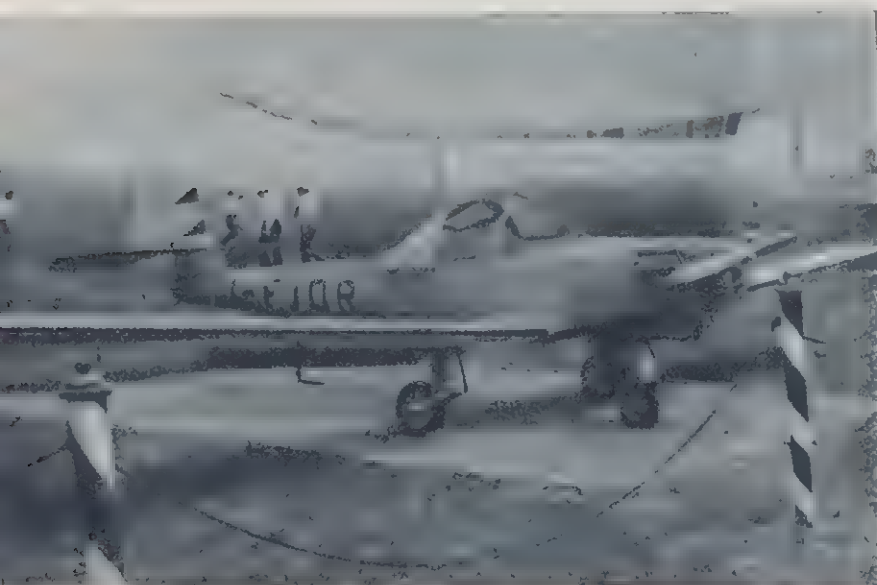
W tych samolotach śmigła są stałe, dwułopatowe, wykonane z drewna.

Jednym z typowych przedstawicieli jest mały samolot „Aeroscooter”, przedstawiony prywatnie przez konstruktora Mario De Bernardi. Samolocik z silnikiem 72 KM (Praga D) zabiera dwie osoby i lata z prędkością 185 km/h. Prototyp nie znalazł jeszcze wytwórcy. Płat jest wykonany z drewna jako konstrukcja jednodźwigarowa z kesonem pracującym, tył pokryty płótnem. Wydłużenie skrzydeł wynosi 9. Przód kadłuba wykonany z kratownicy stalowej, spawanej, pokrytej cienką blachą; tył kadłuba stanowi rura stożkowa z blachy duralowej. Samolot posiada klapy skrzydłowe, które zmniejszają prędkość lądowania do 60 km/h. Ciężary i osiągi samolotu podano w tablicy.

Drugim prostym samolotem był SF-23 „Sperling”. Wytwórca Schelte Flugzeugbau w Dachau —

położył wielki nacisk na prostotę konstrukcji. SF-23 jest górnopłatem zastrzałowym ze skrzydłami jednodźwigarowymi i kesonem pracującym. Skrzydła są wykonane w drewnie. Lotki odciążone aerodynamicznie i wyważone masowo. Kadłub wykonany z rur stalowych (spawana kratownica), kryty płótnem. Usterzenie z ram (rurki stalowe) krytych płótnem i wspartych zastrzałami. Kółko tylne podwieszone na stalowym resorze. Podwozie z amortyzacją gumową. Koła posiadają hamulce mechaniczne uruchamiane pedałami — niesprężonymi ze sterownicą. Obszerna kabina wyposażona w duże drzwi z obu stron. Tablica przyrządów bardzo skromna. Dwuster, z tym że drążki sterowe są wykonane z jednej wygiętej rury zamocowanej przegubowo w środku kabiny. Kabina bez tapicerki. Napędy i rury nośne są widoczne w kabinie. Samolot z silnikiem 90 KM holuje podobno szybkość o ciężarze do 500 kg z prędkością wznoszenia zespołu około 1,5 m/sek (!?).

Zdjęcia autora (6)



Dwumiejscowy samolot „Aeroscooter” (Włochy)



Dwumiejscowy samolot sportowy SF-23 „Sperling” (NRF)



Laszlo Ördögh przygotowuje do startu swojego „Pelikana”.

O WĘGIERSKICH MODELACH NA UWIEŻY

Int. WIESŁAW SCHIER

CHCIAŁBYM podać kilka sporządzeń i refleksji jakie nasunęły mi się kiedy oglądałem węgierskie mistrzostwa w akrobacji i wyścigu zespołowym. Zawody te odbywały się w czasie naszego pobytu na Węgrzech i korzystając z wolnego czasu mogłem się im przyjrzeć dość dokładnie oraz wykonać kilka zdjęć.

Zacznijmy od akrobacji. Już sama ilość startujących modeli była zaskakująca. Na dwóch kręgach od rana do późnych godzin popołudniowych uwijają się modelarze ze swymi modelami. Obserwatora z Polski zadziwiała po prostu wykonywanych ewolucji — ósemki w pionie, pod pułapem i całe wiazanki figur precyzyjnie wykonanych widzi się w wykonaniu coraz to innego zawodnika. Mimo woli nasuwa mi się porównanie z naszymi zawodami...

Modele są duże, jak na nasze pojęcia bardzo duże, o rozpiętości rzędu 1 400 — 1 500 mm. Układ jednoplantowy, skrzydła przeważnie eliptyczne zaopatrzone w niewielkie klapy, usterzenie poziome typu „samolotowego” o niedużej powierzchni. Silniki przeważnie o pojemności 5 cm³ lub więcej.

Węgrzy uważają, nie bez racji zresztą, że dobry model akrobacyjny musi mieć silnik co najmniej 5-centymetrowy. Wtedy model jest duży, dostatecznie ciężki, z łatwością ciągnie długie linki i nie staje się igraszką wiatru. Akrobacja w wykonaniu takiego modelu jest efektowna i nieprzypadkowa.

Węgrzy mają dużo dobrych silników. W większości są to silniki zagraniczne z zapłonem żarowym, takie jak: „Dooling”, „Fox”, „McCoy”, „Os-Max” itp.

A oto wyniki: zwycięzca Egervary ma 930 pkt(l), a drugi Ördögh — 914! Ci dwaj zawodnicy od lat już przodują wśród węgierskich akrobatów — w latach 1956 i 57 Ördögh był pierwszy, a Egervary drugi, w tym roku kolejność się zmieniła. Dużo moglibyśmy się nauczyć w tej dziedzinie od Węgrów — nie chcę się zbyt długo nad tym rozwodzić — niech resztę powiedzą fotografie.

Zawody „team-racerów” oglądałem bardziej pobieżnie i widziałem tylko ich fragment. Duże wrażenie wywarła na mnie sprawność zawodników i modeli. Zeszłoroczny mistrz

Węgier Azer i jego mechanik dokonali cudów zręczności: jedno szarpnięcie palcem i już silnik pracuje na pełnych obrotach — mechanik nic nie reguluje, nic nie poprawia, zdawać się może, że silnik jeszcze nie „zaskoczył” całkowicie, a już model zostaje dosłownie wyrzucony na bieżnię. Gdy silnik gaśnie, mechanik już jest na właściwym miejscu, już czai się i łapie... model w powietrzu. I znów jeden moment — paliwo, obrót śmigłem —

start. Wyglądało to bardzo efektownie.

Nie mam tutaj możliwości porównań. U nas przecież team-racing nie istnieje. Uwagi swoje dedykuję więc naszym szybkościowcom: węgierskie team-racery, z kabiną i z podwoziem, latają z prędkością rzędu 140 km/h!

Modele są bardzo mocne, całkowicie skorupowej konstrukcji. Skrzydła i stateczniki pełne, z balsy, o cienkich profilach. Silniki zgod-

nie z regulaminem pracownice opłukane. Golenie podwozia z blachy duralowej i bardzo mikroskopijne kółka. Wykonanie całości bardzo porządne. Silniki tylko samozapłonowe, przeważnie typu Oliver-Tiger, odznaczające się wielką w porównaniu do innych oszczędnością zużycia paliwa (są one produkowane na Węgrzech).

Faworyci tej konkurencji to Azer, Ördögh i Beck. Podkreślić trzeba, że zawody odbywały się w bardzo kiepskich warunkach meteorologicznych (deszcz i silny wiatr), a mimo to nie przeszkadzało im to zbytnio.

Jakie z tego mogą być wnioski dla nas? Zapewne niezbyt wiele. Jednak, aby nie poprzestać tylko na samych wnioskach, należałoby zastanowić się co zrobić, żeby podnieść poziom naszej akrobacji i ruszyć wreszcie z miejsca sprawę team-racingu, skoro na całym świecie rozgrywa się tego rodzaju imprezy, a nawet mistrzostwa świata.

A może zaprosić kilku kolegów z Węgier na nasze mistrzostwa lub na pokazy, tak jak to zrobiono w ZSRR? Trzeba wreszcie postarać się o właściwe silniki do modeli akrobacyjnych. Zresztą same silniki o zapłonie żarowym sprawy nie rozwiążą, dopóki składnice nie będą dysponowały wszystkimi składnikami do paliw, a szczególnie nitrometanem, który jest u nas niedostępny, a ponadto fantastycznie drogi (900 zł. kg).

Ostatniego problemu — kto nad tym powinien się zastanawiać — nie styję już nie potrafię rozwiązać.

Myślę, że warto by było, bo pomoc okazana niedawno modelarzom w postaci materiałów, silników i gumy już zaczyna procentować i dawać owoce. Przecież zarówno akrobacja jak i wyścig da się wykorzystać w sposób propagandowy, można z tego mieć nawet dochód i przeznaczyć go na prace i doświadczenia, na silniki, paliwo itp.



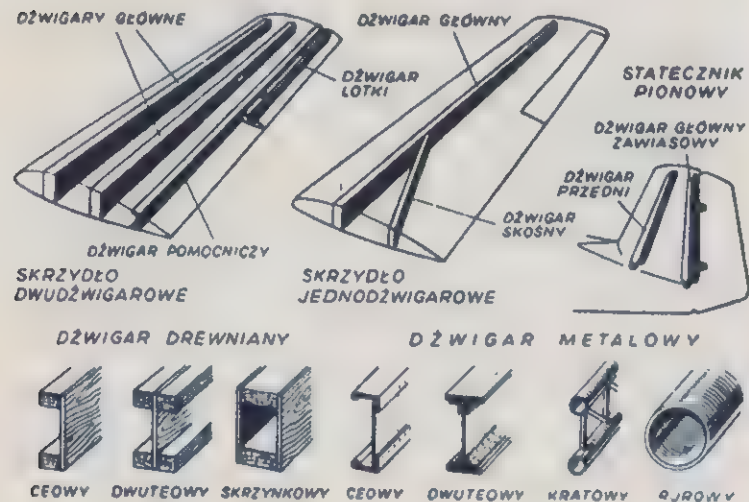
Wyżej: Model akrobacyjny Fischera. Skrzydła z klapiami. Niżej: Jeden z modeli akrobacyjnych Egervary o prostokątnych skrzydłach i dużych klapach.



Wyżej: Model wyścigowy konstrukcji znanego zawodnika M. Becka. Niżej: Model wyścigowy wykonany przez Ördögha. Zderzenie.



DZWIĞAR, belka, nośna — element konstrukcyjny, przejmujący siły działające na skrzydło lub usterzenie samolotu. W skrzydle występuje zwykle jeden lub dwa dźwigary **główny** (tylny dźwigar w stateczniku lub przedni w sterze, lotce lub klapie). Głównymi elementami dźwigara są pasy, z których jeden pracuje podczas zginania dźwigara na rozciąganie, a drugi na ściskanie oraz jedna lub kilka ścianek pracujących na ściskanie. Ścianka może być zastąpiona płaską konstrukcją kratową. Dźwigary mogą być konstrukcji drewnianej lub metalowej.



UZUPEŁNIJ SWOJĄ KOLEKCJĘ ZDJEĆ

NAJMNIEJSZY SAMOŁOT ŚWIATA

Ciekawe zdjęcie „SKY BABY” — tego bodajże najmniejszego samolotu na świecie. Ten naprawdę zabawowy dwupłat posiada względnie wygodne pomieszczenie dla pilota i jest dopuszczony do wykonywania podstawowych figur akrobacji.



Co czytać • Co czytać •

„DNO NIEBA” — Roman Lutosławski, Wydawnictwo MON, Warszawa 1958. Str. 151, cena zł 10.

Drugie wydanie (10 000 egz.) książki, która w obszernych fragmentach drukowana była w naszym piśmie. Poza ładną okładką projektu K. M. Sopoćki „Dno nieba” nie ma żadnych zmian w stosunku do zupełnie rozkupionego wydania pierwszego. Jest to bodaj jedyna wydana w kraju opowieść polskiego „ferry pilota” tj. lotnika, którego zadaniem był transport maszyn bojowych do Egiptu i na front poprzez całą Afrykę Centralną.

J. K.



dno nieba

Lanus

Ostatnią konstrukcją własną zakładów Aero przed wojną był nowoczesny samolot bombowy A-300. Prototyp zbudowano w 1938 r. Konstrukcja mieszana: płat drewniany, kadłub z rur stalowych. Warto dodać, że pierwszym całkowicie metalowym samolotem zakładów Aero był dopiero bu-



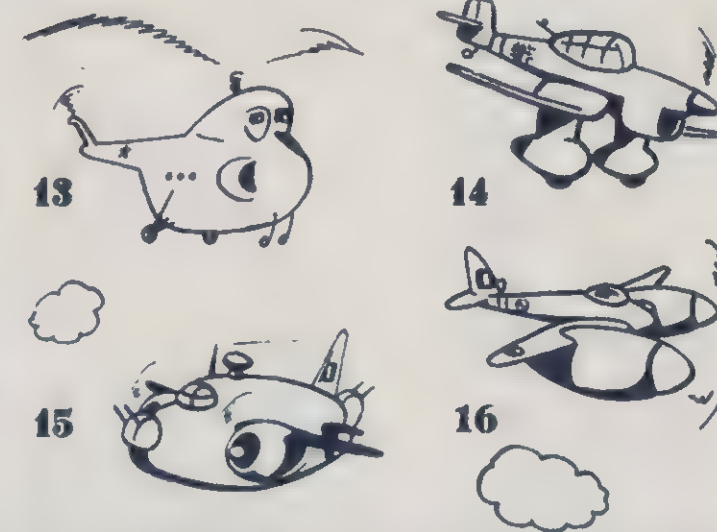
NOWOŚCI FILATELISTYCZNE

W Związku Radzieckim weszły ostatnio do obrotu dwa nowe znaczki pocztowe o tematyce lotniczej. Pierwszy, wartości 60 kopiejek, przedstawia pasażerski samolot odrzutowy Tu-104 na trasie Moskwa — Nowy Jork. Na drugim, wartości 1 rubla, pokazano turbośmigłowy samolot pasażerski An-10. Znaczki te nadesłał nasz czytelnik, Andrzej Birjukow, z Moskwy.



SAMOLOTY W KARYKATURZE

Pomyśl, a zgadniesz jakie samoloty przedstawiają poniższe rysunki. Rozwiązanie znajdziesz wewnątrz „Skrzydeł”.



KSIAŻKI

15% TANIEJ

W wykazie książek (za miesiąc w numerze 36), które można nabyć o 15 proc. taniej mylnie podano niektóre pozycje. Obecnie podajemy ich właściwe brzmienie:

Storczylenko i Stasiewicz — Ze spadchronem na „Ty”. Str. 280, cena zł 7,55. Nowy kalendarz lotniczy

1958, Str. 262, opr. płóc., cena zł 16.

O energii atomowej. Str. 204, cena zł 8,60.

Korczak - Dąbkowski — Bractwo potrójnej mewy. Str. 250, cena zł 20.

Poza tym pozycja: Lebediew — „Aeromechanika samolotu” — jest nieaktualna.

NALEPKI TOWARZYSTW LOTNICZYCH WIELKA BRYTANIA



HAITI



KARTKI z HISTORII

A. W. BROWN i J. ALCOCK, pierwsi zdobywcy Atlantyku lotem jednoosobowym.

Arthur Whitten Brown (1886—1948), z pochodzenia Amerykanin, urodził się w Manchester. Z zawodu technik, odbył służbę wojskową w czasie pierwszej wojny światowej jako obserwator. Zestrzelony w czasie lotu bojowego przeżywał dłuższy czas w niewoli. Tam właśnie powstała u Browna myśl przelotu przez Atlantyk, poparta następnie poważnymi studiami nawigacyjnymi z przysyłanych mu z Anglii podręczników.

Jack Alcock (1892—1919), urodzony także w Manchester, był z zawodu mechanikiem samochodowym. Dyplom pilota zdobył w r. 1912 i już przed wybuchem wojny był zaliczany do najlepszych lotników Wielkiej Brytanii. W czasie wojny był dłuższy czas instruktorem, a następnie pilotem bombowym i myśliwskim (7 zestrzeleń). Pod koniec wojny dostał się do niewoli tureckiej.

Po zdemobilizowaniu Alcock i Brown przelecieli Atlantyk z Nowej Fundlandii do Irlandii (14—15.VI. 1919 r.). Lot odbył się na nieco zmodernizowanym samolocie bombowym z czasów wojny „Vickers



Vimy” z dwoma silnikami „Rolls-Royce Eagle VII”, każdy o mocy 360 KM (śmigła czteropłatowe). Największy teoretyczny zasięg maszyny wynosił 2 440 mil ląd. Lotnicy faktycznie przebyli 1 890 mil (3 041 km) w ciągu 15 godz. 57 minut, a więc ze znaczną — oczywiście jak na owe czasy — prędkością przeciętną przeszło 190 km/h.

Trzeba dodać, że pierwszym etapowym przebiegiem Atlantyku był — zakończony 17.V.1919 r. — lot Amerykanów na wodnopłatawcu „Curtiss N.C.4” z 4 silnikami Liberty. Lotnicy pod dowództwem komandora Read’a przebyli 1 400 mil ląd. w ciągu jedenastu dni po trasie: Long Island Sound — Nowa Fundlandia — Azory — Lizbona.

J. Kędz.

Dokończenie ze str. 4

zwrotność — zjawisko wysoce niepożądane, zwłaszcza w samolotach myśliwskich. Z tego właśnie powodu w większości samolotów o skośnych skrzydłach zastosowano ujemny wznios, jako środek obniżający nadmierną stateczność poprzeczną wywołaną skosem skrzydeł (rys. 4).

Jeżeli podane wyżej wyjaśnienie wyda się czytelnikowi niewystarczające lub zbyt lakoniczne, podajemy źródła gdzie zagadnienia stateczności poprzecznej omówione są szerzej. Oto dwa z nich: W. Nowakowski „Podstawowe wiadomości z teorii lotu”, Wyd. MON 1957, rozdz. III, 3, A, str. 110. I. B. Ostosławski „Aerodynamika samolotu”, Oboroniż 1957, rozdz. III, str. 284.

MIGAWKI SPOD PARASOLA

w Bratysławie



NAGRODA ZA CIERPLIWOŚĆ

Miejskie przedsiębiorstwo komunikacyjne w Bratysławie, aby umożliwić zainteresowanym jak najlepszy dojazd na lotnisko Vajnory w dniu otwarcia mistrzostw, przearanżowało na ten cel 88 autobusów i 48 wozów tramwajowych. W ten sposób można było przejechać z miasta około 30 tysięcy ludzi na godzinę. Wszystko wypadło zgodnie z założeniami, gdyby nie ciągłe padające deszcz. Ale i on nie zniechęcił tysięcy osób, które zapelnili lotnisko. Wieczorem zastanawiano się kogo należało bardziej podziwiać — zawodników moknących na deszczu, czy też publiczność stojącą w kałużach wody i przyglądającą się ceremonii otwarcia mistrzostw jak i pokazom. Ostatecznie uznano, że nagroda za cierpliwość należy się tak zawodnikom jak i publiczności.

GŁOSY PRZED STARTEM

Austria: Kto wie, ale prawdopodobnie będziemy ostatni.
Belgia: Na mistrzostwach świata jestem po raz pierwszy.
Bulgaria: W Bratysławie czujemy się jak w domu. Do mistrzostw przygotowaliśmy się zgodnie z naszym planem dwuletnim. Będziemy walczyć o jedno z trzech pierwszych miejsc.



Zwycięzca III konkurencji Gustav Koubek, b. mistrz świata z Moskwy w 1956 r.

Czechosłowacja: Bronimy tytułów wywalczonych dwa lata temu.
Francja: Jesteśmy dobrej myśli.

Israel: Nie liczymy na sukcesy.

Jugosławia: Jesteśmy dobrze przygotowani. W Moskwie typowaliśmy na mistrza Czechosłowację, a i obecnie mamy podobne zdanie.

Kanada: Myślę, że dużo się tutaj nauczy.

Polska: Dzisiaj rozpoczynamy walkę już nie o metry, lecz o centymetry. Na zwycięzców typujemy Związek Radziecki i Czechosłowację.

Rumunia: Zobaczymy.
Stany Zjednoczone: Mamy groźnych przeciwników.
Węgry: Postaramy się nie być ostatnimi.

Wielka Brytania: Mamy mało doświadczenia i dlatego nie liczymy na sukcesy. Na zwycięzców typujemy skoczków Związku Radzieckiego i Czechosłowacji.

Związek Radziecki: Skład naszej reprezentacji jest odmłodzony. Walka o jak najlepsze miejsca w tabeli mistrzostw będzie naprawdę zaciekła.

OKO DYREKTORA

Poczawszy od otwarcia — przez kilka dni trwania mistrzostw przebywał w Bratysławie



Ellena Bacuana zajęła pierwsze miejsce w III konkurencji i zdobyła złoty medal.

W dniu otwarcia mistrzostw około południa pojawił się nad Bratysławą samolot L-60 „Brigadyr”. Z niego to co chwila zaczęli skakać spadochroniarze... z drewna. Ludzie, a szczególnie dzieci, nie mogły nadążyć w pogoni za nimi. A spadochroniarze opadali bez końca. Były one za darmo, a ponadto miały na czasy nadruk: IV Spadochronowe Mistrzostwa Świata. Kto jednak nie zdołał schwycić dla siebie małego spadochronika, mógł podobny kupić sobie w sklepie z zabawkami lub w kiosku.

— Wiesz co, ten nasz nowy dyrektor to równy gość. Popatrz, zapyta i wszystko właściwie oceni. I w ogóle bardzo rzeczowy i spokojny. Czuję, że z nim nie będzie nam źle. Po prostu dyrektor ma dobre oko. No, powiedz mam rację?

— Dobrze gadasz.

SPADOCHRONY Z NIEBA

W dniu otwarcia mistrzostw około południa pojawił się nad Bratysławą samolot L-60 „Brigadyr”. Z niego to co chwila zaczęli skakać spadochroniarze... z drewna. Ludzie, a szczególnie dzieci, nie mogły nadążyć w pogoni za nimi. A spadochroniarze opadali bez końca. Były one za darmo, a ponadto miały na czasy nadruk: IV Spadochronowe Mistrzostwa Świata. Kto jednak nie zdołał schwycić dla siebie małego spadochronika, mógł podobny kupić sobie w sklepie z zabawkami lub w kiosku.

ODPOWIEDZ GODNA ZWYCIĘZCY

Bułgarski skoczek spadochronowy Kiryl Wodeniczarow, zwycięzca pierwszej konkurencji mistrzostw, na pytanie kto jego zdaniem zostanie mistrzem świata odpowiedział: „Jeden z dwudziestu najlepszych”.

PRZED SKOKIEM

Amerykański spadochroniarz Lewis Sanborn okazał się bardzo pobożny. On to właśnie przed wejściem do samolotu, z którego miał później wykonać skok, klęka w pobliżu drzwi maszyn i dłuższą chwilę się modlił. Oczywiście jego zachowanie ściągało zawsze tłumy fotoreporterów. Na marginesie trzeba dodać, że Lewis Sanborn zalicza się do czołowych skoczków spadochronowych USA.

CZARNY AKT

Duże zainteresowanie wzbudziła swoim przybyciem na lotnisko studentka Akademii Sztuk Piastycznych Sybilla Greinerova. Jeśli któryś ze skoczków wpadł jej w oko, to nim zdążył się zorientować o co chodzi, już został przeniesiony na papier energicznymi i pewnymi ruchami ołówka. Greinerova rysowała dobrze, ponieważ zawodnicy potakiwali głowami na znak aprobaty. Natomiast między sobą mówili: Nie wiesz co to tak Sybilla rysuje?... Ależ wiem, twój... czarny akt.

MAŁO, ALE JEDNAK...

W jednym ze skoków na celność lądowania piękny wynik siedmiu centymetrów od środka krzyża uzyskał zawodnik radziecki Jurij Pleklin. Kiedy po tym wspaniałym lądowaniu zapytano go czy jest zadowolony z uzyskanego sukcesu, odrzekł: — Szkoda, że nie starczyło mi jeszcze siły na te siedem centymetrów. I pomyśleć — siedem centymetrów to tak mało, a jednak można być zadowolonym.



Pierwsze miejsce i złoty medal w II konkurencji zdobył skoczek jugosłowiański Piotr Dedic.

DANA

Jaka Dana? zapytacie. Dana Pachtova, a przed zamążpójściem Dana Kloubcova. Teraz już sobie zapewne przypomina te czeskosłowackie spadochroniarstwo, która dwa lata temu na mistrzostwach w Moskwie zajęła piąte miejsce. Tego roku jednak nie startowała ani Dana, ani mistrzyni świata Józefa Maxova. Na lotnisku było wiele okazji do rozmowy. Ołóż mistrzyni sportu Dana Pachtova ma obecnie 24 lata i pracuje w dziale kontroli technicznej fabryki Tesla w Pardubicach. Dnia 26 lipca, a więc nie tak dawno, odbył się jej ślub z elektromechanikiem tegoż zakładu. Młodew tygodnie spędziły oboje w „Młodej gardzie” i na lotnisku. Z żoną spadochroniarzka maż ma krzyż pański, tym bardziej, że każdego skoczka ciągnie do krzyża. Cóż więc zrobiła Dana? Aby mieć święty spokój, posłała męża na basen by nieco ochłonił, a sama razem z komisarzami biegła w kole

Kierownik ekipy francuskiej, b. mistrzyni Francji Monique Laroche w rozmowie z b. mistrzem Jugosławii Danilo Damnjanovicem



Dyrektor Aeroklubu PRL p. Krzysztof Donigiewicz (po lewej) w rozmowie z Romanem Lewandowskim na lotnisku Vajnory w Bratysławie.

ŁUDZIE W CHMURACH

Pod takim tytułem ukazała się w sprzedaży broszura Stefana Uhera, w której opowiada on o skoczkach spadochronowych Czechosłowacji. Stefan Uher jest sportowcem spadochronowym i jednocześnie dziennikarzem. Jego książeczka — to żywo i ciekawie napisany reportaż, który czyta się z przyjemnością. Uhera można było spotkać codziennie na lotnisku, gdzie zbierał materiały prasowe do swojej gazety.

ZŁOTY MEDAL DLA RUMUNII

Zawodniczka rumuńska Ellena Bacuana odniosła duży sukces, zajmując w III konkurencji pierwsze miejsce i zdobywając dla swego kraju złoty medal. Ellena ma 28 lat i do tej pory wykonała 242 skoki z samolotu. Ponadto uczestniczyła już w kilku spotkaniach międzynarodowych. Zapewne bardzo się pani cieszy z odniesionego zwycięstwa?

— Jestem naprawdę szczęśliwa, zresztą pan rozumie... to są przecież mistrzostwa świata.

— Komu pani zawdzięcza swoje tak dobre wyniki na mistrzostwach?

— Mojemu instruktorowi, mistrzowi sportu, Lencu Gheorghemu.

— Gdzie uzyskała pani pierwsze sukcesy?

— W Bułgarii, tam zdobyłam trzy medale.

— Których skoczków typuje pani na zwycięzców?

— Pleklin, Priachinę i Koubka. Wszyscy troje są dla mnie wzorem. Z ich techniki skoku można się naprawdę wiele nauczyć. Takich sportowców jest mało na świecie.

— Co sądzi pani o naszych dziewczętach?

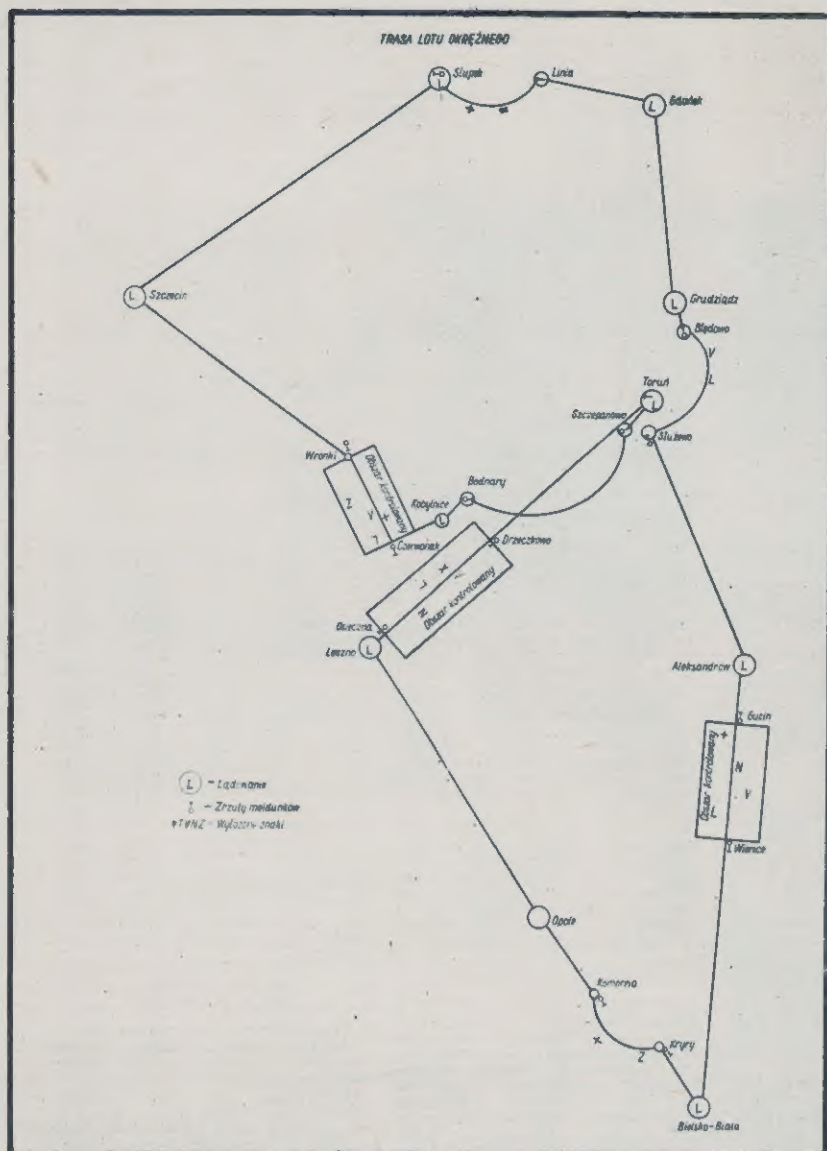
— Są bardzo sympatyczne i co najważniejsze dobrze skaczą. (m)

Lewis Sanborn modlił się przed skokiem (w środku). Pierwszy z lewej — kapitan drużyny amerykańskiej Jacques Istel.



Dom studencki „Młoda Garda”, w którym mieszkali wszyscy zawodnicy startujący na mistrzostwach.





DOKONCZENIE ZE STR. 4

dzo uboga była również oprawa propagandowa mistrzostw. Mimo zapowiedzi o sprzedawaniu kart wstępu dla publiczności (propaganda dla niektórych polega na zbieraniu pieniędzy) lotnisko świeciło pustkami, oczywiście poza dniami (niedziela — 31.VIII), kiedy to odbywały się pokazy z okazji dni lotnictwa, których częścią składową (a właściwie zasadniczą) była rozgrywana konkurencja akrobacji oraz przelot 27 samolotów w szyku, udających się na pogrzeb pilota Radziemskiego.

Szczytem lekceważącego stosunku gospodarzy był fakt nie wyłożenia znaków kontrolnych w swoim rejonie na trasie przelotu z Bielska do Gdańska (w drugim dniu rozgrywania konkurencji E), na skutek czego

go odcinek ten nie został zawodnikom zaliczony.

Całość organizacji charakteryzuje najwymowniej krążące wśród uczestników mistrzostw powiedzonko: „Jedyna rzecz co tutaj gra, to głośnik radiowy koło hangaru”. I chyba nie ma w tym wiele przesady.

Dla kontrastu warto tu wspomnieć, że po powrocie z lotu okrężnego zawodnicy bardzo sympatycznie wspominali Bielsko i Gdańsk. Tam przyjmowano ich bardzo serdecznie, z troską zadbano o ich wypoczynek. Tam potrafilono również wykorzystać propagandowo moment przylotu zawodników; lądowaniu maszyn przyglądały się tłumy ludzi. Nic więc dziwnego, że zarówno Bielsko jak i Gdańsk, mając w perspektywie toruński bałaganik, piloci opuszczali z żalem.

J. SARNOCIŃSKA

WYNIKI OGÓLNE

IV SAMOLOTOWYCH MISTRZOSTW POLSKI

1. Rawicz — Sienkiewicz (Gliwice) — 1 868,4 pkt; 2. Wiciński — Łukaszewicz (Białystok) — 1 843,6 pkt; 3. Piotrowski — Pyzikowski (Warszawa) — 1 832,4 pkt; 4. Kopacz — Nadowski (Białystok) — 1 830,2 pkt; 5. Dziato — Rozpara (Kielce) — 1 710,6 pkt; 6. Mendyka — Gołabek (Krosno CWL) — 1 676,2 pkt; 7. Kasperek — Brudziak (Gdańsk) — 1 671,2 pkt; 8. Kapala — Wilhelmi (Słupsk) — 1 653,9 pkt; 9. Babiarz — Kucharczyk (Wrocław) — 1 643,6 pkt; 10. Przybylski — Sokołowski (Łódź) — 1 623,6 pkt; 11. Wróblewski — Piłat (Jelenia Góra) — 1 587,9 pkt; 12. Cierniak — Wiśniewski (Krosno CWL) — 1 574,1 pkt; 13. Prandota — Porębski (Świdnik) — 1 498,7 pkt; 14. Studencki — Błaszczak (Gliwice) — 1 479,6 pkt; 15. Mikołajczyk — Kleszkowski (Gliwice) — 1 455,0 pkt; 16. Ac. Kerman — Kudzewicz (Inowrocław) — 1 432,4 pkt; 17. Schabowski — Motyka (Rzeszów) — 1 425,5 pkt; 18. Weywer — Bokaflo (Toruń) — 1 413,4 pkt; 19. Bułat — Grabowski (Kraków) — 1 397,3 pkt; 20. Gołębiowski — Urbański (Mielec) — 1 303,8 pkt; 21. Łukomski — Zabiello (Gdańsk) — 1 286,6 pkt; 22. Kowalski — Kasprzycki (Warszawa) — 1 265,4 pkt; 23. Bachański — Pogorzelski (Warszawa) — 1 253,5 pkt; 24. Nowosielski — Wesółowski (Inowrocław) — 846,1 pkt; 25. Kwiatek — Kusiba (Krosno) — 824,2 pkt.

26-letni mistrz seniorów

Gdyby przed rozegraniem ostatniej konkurencji zapytał mnie ktoś kogo typuję na mistrza, odpowiedziałabym zdecydowanie, że walka o ten tytuł rozegra się pomiędzy Kopaczem, Wicińskim i Piotrowskim. Tymczasem wyjście Zbigniewa Rawicza po akrobacji na czółową pozycję w klasyfikacji końcowej było dla wszystkich miłą niespodzianką. Nazwisko jego w pierwszej dziesiątce pojawiło się dopiero po konkurencji czwartej i dlatego na pewno nikt, a nawet on sam, nie liczył na tak olbrzymi sukces. Zwycęstwo jego nie było jednak przypadkowe. Jest on bowiem doświadczonym pilotem. Na samolotach lata już od 9 lat i legitymuje się 1 200 godzinami przebytymi w powietrzu. Poza tym jest również dobrym pilotem szybowcowym i w tym roku obchodził dziesięciolecie uprawiania tego sportu. W tym czasie wylatał na szybowcach 900 godzin, zdobył złotą odznakę z dwoma diamentami oraz rekord krajowy w przelocie docelowo-powrotnym w kategorii szybowców

dwumiejscowych. Na mistrzostwach reprezentował barwy Aeroklubu Gliwickiego, w którym pełni poważną funkcję szefa wyszkolenia. Skoro już znamy mistrza, zamieśmy z nim kilka słów.

— Jak się Pan czuje w roli mistrza?

— Na razie jestem trochę zaskoczony. Zupełnie na to nie liczyłem, zwłaszcza, że w pierwszych konkurencjach zajmowałem dalekie miejsca. Dopiero przelot po trasie stworzył mi szansę zajęcia lepszej pozycji.

— Jak Pan ocenia mistrzostwa?

— Bardzo słaba organizacja. Nie ma porównania do zeszłorocznych mistrzostw w Krośnie, gdzie też nie wszystko było najlepiej. Mam również zastrzeżenia do układu prób w locie po trasie. Mianowicie obszary kontrolowane uważam za zupełnie zbyt liczne. Odnalezienie tam znaków nie świadczy bynajmniej o umiejętnościach pilota i moim zdaniem jest próbą wybitnie szczęśliwą, a przecież nie o to tu chodzi.

Trzynastka tym razem szczęśliwa

AKROBACJA nakazana, mimo 13 numeru startowego, przeszła normalnie. Zbigniew Wróblewski nie uzyskał wprowadzić za nią najwyższej ilości punktów. Byli lepsi od niego, ale niewiele. O jego pozycji miała zadecydować dopiero druga część konkurencji — wiązanka w układzie własnym. I tu zaczęło się trochę pechowo. Popisy rozpoczął nieco za wcześnie, gdy na niebie był jeszcze jego poprzednik i wobec tego sędziowie go nie punktowali. Musiał więc swoją wiązankę powtórzyć jeszcze raz. Ale czasem to co się źle zaczyna — kończy się dobrze. Tak było i w tym przypadku. Pięknie wykonaną wiązankę figur sędziowie ocenili najwyższą ilością punktów. Wprowadził zeszłoroczny mistrz akrobacji Schabowski uzyskał tylko dwa punkty mniej, to jednak ilość punktów zdobyta w pierwszej próbie dała Wróblewskiemu zdecydowaną przewagę.

Z okazji odniesionego sukcesu poprosiliśmy go o kilka słów o sobie i mistrzostwach. W rozmowie okazało się, że jest on również szybownikiem. Szkolenie lotnicze rozpoczął w roku 1950. Na samolotach wylatał 1 600 godzin, a na szybowcach

100 i ma złotą odznakę z jednym diamentem. Obecnie pracuje w Aeroklubie Jeleniogórskim na stanowisku szefa wyszkolenia. Jego opinia o mistrzostwach pokrywa się ze zdaniem pozostałych na ten temat. Mianowicie: nieudolna organizacja, złe wyżywienie, brak planu zajęć i mnóstwo straconego czasu. Jeżeli chodzi o konkurencje, to przeciwny jest przeprowadzaniu lotów nocnych jedynie w zakresie startu i lądowania. Proponuje natomiast loty nocne po trasach nawigacyjnych. Również chętnie widziałby pewne innowacje w konkurencji nawigacyjnej. Długość trasy — jego zdaniem — nie powinna przekraczać 1 200 km. Można by ją rozegrać na dwóch różnych trasach okrężnych w ciągu dwóch dni, z powrotem każdego dnia na lotnisko wyjściowe. Punktacji powinna tu podlegać prędkość przelotu. Należałoby zwrócić większą uwagę na regularność przelotu, aby wszystkie punkty zmiany kierunku były przelatywane w wyznaczonym czasie, i ostatnia, zanotowana uwaga mistrza akrobacji — znieść obszary kontrolowane w tej konkurencji.

(s)

Zbigniew Rawicz



Zbigniew Wróblewski
Foto: B. Koszewski (2)





KRONIKA LOTNICTWA SPORTOWEGO

LOTY I OBLOTY

APARAT

KIEROWNIK aeroklubu nacisnął mały, ciemny guziczek umieszczony na górze aparatu. Ekran rozbił się w zielonkawym świetle, zadrgał poziomymi liniami i po chwili ukazał się na nim obraz hangaru. Kierownik przekręcił z kolei białą, fosforyzującą gałkę. Obraz zbliżył się. Dokładnie widać było grupę ludzi stojącą obok niedawno widać wykotowanego z ciemnego wnętrza hangaru pocztowego CSS-a. Na pierwszym planie stał młody mężczyzna ubrany w czarną skórzaną kurtkę i hełm lotniczy o blyskających w słońcu okularach. Tłumaczył coś czterem młodym ludziom ubranym podobnie. Tylko jeden z nich był w kombinezonie. Kierownik przekręcił gałkę oznaczoną czerwonym krążkiem. Z głośnika umieszczonego nad ekranem rozległy się głosy rozmawiających:

— A ja wam mówię — tłumaczył mężczyzna w skórzanym kombinezonie — że kierownik nie zwolna zebrań. Jemu jest tak wygodnie. Po co ma się nastuchać prawdy.

— Pewnie, że nie zwolna. Będzie mówił, że ma pisać sprawozdanie, albo że go wzywają do Warszawy. Oczywiście, do stołnicy wyjedzie i będzie uśmiechał się do wszystkich w dyrekcji.

— Tak, tak, reklamować to, on się umie — rzucił człowiek w kombinezonie — ale z ludźmi, tak na codzień, to być mu ciężko. Zapomniał o tym jak sam był instruktorem.

Kierownik skrzywił się. Spojrzał na skalę z białą podziałką i przekręcił w prawo fosforyzowaną gałkę. Na ekranie ukazał się obraz świetlicy, w kącie której stał duży telewizor. Obok drzwi jakiś mężczyzna okurzał ścierką gablotę z wydawnictwami lotniczymi.

— Muszę mu powiedzieć, aby przybił jeszcze parę haseł. Jutro mają przylecieć instruktorzy — pomyślał kierownik.

Nacisnął biały guziczek umieszczony z lewej strony aparatu.

— Nie zapomnijcie o hasłach! Zawieście je koło gabloty! Musimy przecież mobilizować młodzież do lotnictwa, agitować, uświadamiać — powiedział do małego mikrofonu.

Mężczyzna drgnął i odwrócił się. Podszedł do mikrofonu umieszczonego we wnętrzu obitej gładkimi, lśniącymi deszczówkami.

— Dzień dobry, kierowniku. Nie przypuszczałem, że o tej porze jesteście u siebie. Hasła przybiję. Mamy ich przecież dużo, a do szkół nie ma komu zanieść — popłynęły słowa z głośnika aparatu stojącego przed kierownikiem aeroklubu.

— Tylko nie zapomnijcie — przestrzegł kierownik — propaganda lotnictwa wśród młodzieży to podstawa naszych sukcesów. Jak ozdobić świetlicę to zawładnąć mnie.

— Dobrze.

— Już dawno nie byłem u mechaników — pomyślał kierownik. Spojrzał na skalę z podziałką. Przekręcił gałkę. Na ekranie zawitowało i po chwili obiektyw kamery zatrzymał się na kadłubie „Jaskółki”, przy której krocili się dwóch młodzieńców w kombinezonach.

— Posłuchajmy, o czym mówią — zaniepokoił się.

Przełączył dwójgłosie. Uruchomił głośnik. Zaczął słuchać. Zgrzytało piłników zagłuszyło odbiór. Nagle zadźwięczały słowa biegnące gdzieś z boku ekranu.

— Zobacysz, że nie dostaniesz nagrody. Pamiętasz jak pokłóciłeś się kiedyś z kierownikiem? On ci tego nie zapomni.

— Mówiły to on jest, a jeszcze nie ma własnego zdania — odezwał się mechanik stojący bliżej kamery.

Kierownik aeroklubu wyjął huśtawkę i wytarł spoczone czoło. Tymczasem głosy nie ustawały:

— Pewnie, że tak. Latać i kierować to dwie różne sprawy!

— Nie każdy, kto dobrze kręci w powietrzu, umie dobrze kręcić na ziemi!

Kierownik aeroklubu wyciągnął drążek dłoń do fosforyzującej gałki w aparacie i... obudził się.

ZEFIREK

Posiedzenie komisji szybowcowej APRL

DNIA 23 sierpnia br. o godzinie 10.30 rozpoczęło się kolejne zebranie komisji szybowcowej Aeroklubu PRL. Posiedzenie to poświęcone było tak sprawom bieżącym jak i planom na najbliższą przyszłość.

Ze sprawozdania z przebiegu szkolenia szybowcowego wynika, iż praca szkół wycieczkowych i ślizgowych jest realizowana zgodnie z założeniami, a plany za okres ostatnich miesięcy zostały poważnie przekroczone. Wzrasta również stale frekwencja w szkołach wycieczkowych. Gdyby nie mała ilość sprzętu, można by zwiększyć przepustowość tych szkół, ponieważ nie są one w pełni wykorzystane. A teraz dobra wiadomość dla naszych entuzjastów latania szybowcowego: od przyszłego roku przewiduje się w turnusach podstawowego szkolenia miejsce na 15 kobiet.

Ustalona została również specjalizacja szkół wycieczkowych: Zar — loty nocne i czasowe 5 h, Jeżów — loty wysokościowe i przeloty, Leszno — przeloty, Lisie Kąty — loty nocne, skrobacja i przeloty.

Pomyślnie przebiegało tegoroczne szkolenie szybowcowe. Na obozach i w szkołach szybowcowych przebywało ponad

1000 młodzieży szkolnej. Chodzi tu oczywiście o szkolenie do III klasy szybowcowej. Przy tej okazji trzeba stwierdzić, że Aeroklub PRL zawiódł się na harcerstwie, które mimo zapowiedzi nie wzięło niemal wcale udziału w obozach szybowcowych. Nie najlepiej przedstawiała się także sytuacja z obsadzeniem wczasokursów dla nauczycieli. Ogólnie podsumowując wyniki szkolenia tego roku (aczkolwiek jeszcze nie pełne) można stwierdzić, że poważnie wzrósł poziom latania szybowcowego, przy czym ilość wypadków lotniczych była stosunkowo mniejsza niż w roku ubiegłym.

Drużyna części narady była zasadniczo poświęcona zagadnieniom planowania i produkcji sprzętu szybowcowego. Między innymi ustalono i zaakceptowano założenia związane z zapotrzebowaniem jakościowym szybowców na najbliższe lata. Długo dyskutowano nad tym, jakie trzeba przyjąć proporcje w budowie szybowców na każdy rok, czy ma to być produkcja szybowców metalowych czy też nie oraz czy istnieją realne możliwości pokrycia potrzebnego sprzętu. Wiele uwagi poświęcono także postępowi technicznemu w szybownictwie. Obrady zakończyły się późnym wieczorem. (m)

O LESZNIE — W AMERYCE

Korespondencja własna „Skrzydlatej Polski”

Mój bezpośredni kontakt z ekipą amerykańską, która powróciła z Leszna, nawiązałem na szybowisku Elmira w stanie Nowy Jork. Miało to miejsce w czasie zawodów szybowcowych północno-zachodnich Stanów.

Paul Schweizer, który jest w USA członkiem producentem szybowców, wygłosił sprawozdanie z mistrzostw, po czym odpowiedział na szereg zadanych pytań. Całe sprawozdanie wygłoszone było w superlatywach przepięknych od czasu do czasu uwaga, że trudno byłoby osiągnąć podobną sprawność tutaj w Stanach. Dotyczyło to głównie organizacji startów oraz napraw uszkodzonych szybowców.

Najwięcej zadziwiła Amerykanów popularność sportu szybowcowego w Polsce oraz ofiarność, życzliwość i gościnność całego społeczeństwa.

Jak zaznaczyłem na wstępie, całość referatu była niezwykle pochlebna. Jak zawsze bywa po udanych imprezach, pada pytanie gdzie spotykamy się następnym razem?

Z tego co usłyszałem wynika, że Amerykanie bardzo by chcieli mieć następne mistrzostwa u siebie. Mówi się o możliwościach transportu z Europy sprzętu i załóg na lotniskowcu marynarki wojennej. Jest też projekt eksplorowania terenów pustyni Nowego Meksyku, co jest bardzo przekonujące. Ujemna

BIULETYN AEROKLUBU PRL NR 280

Zatwierdzenie wyczynów krajowych

Komisja Sportowa Aeroklubu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej zatwierdziła następujące wyczyny jako rekordy krajowe:

Klasa G — kategoria I (skoki spadochronowe indywidualne)

Celność skoku z wysokości 1000 m z natychmiastowym otwarciem spadochronu — w dzień

Janusz Molik (Aeroklub Krakowski), Póblebnik, 16.7.58 10,98 m

Celność skoku z wysokości 1500 m z opóźnionym otwarciem spadochronu — w dzień

Anna Franke (Aeroklub Gliwicki), Nowy Targ, 10.7.58 2,70 m

Rekord kobiecy

Celność skoku z wysokości 1500 m z opóźnionym otwarciem spadochronu — w dzień

Anna Franke (Aeroklub Gliwicki), Nowy Targ, 10.7.58 2,70 m

Srebrne Odznaki Szybowcowe

| | | | | |
|----------|-------------------------|-------------------|--------------------------|------------|
| 69(1336) | Paweł Spotowski | długość: 31. 5.57 | na szybowcu „Mucha” | 6 h 50 min |
| | przewyższenie: 18. 6.58 | „Mucha” | 2212 m | |
| | przelot: 18. 6.58 | „Mucha” | 172 km | |
| 70(1337) | Tadeusz Sokalski | długość: 7. 8.57 | na szybowcu „Mucha” | 7 h 01 min |
| | przewyższenie: 2. 7.58 | „Mucha” | 1060 m | |
| | przelot: 18. 6.58 | „Mucha” | 168 km | |
| 71(1338) | Czesław Kaziór | długość: 14. 6.58 | na szybowcu „Mucha” | 5 h 42 min |
| | przewyższenie: 24. 6.58 | „Mucha” | 1417 m | |
| | przelot: 9. 7.58 | „Mucha” | 52 km | |
| 72(1339) | Tadeusz Zach | długość: 2. 6.58 | na szybowcu „Mucha” | 6 h 21 min |
| | przewyższenie: 18. 6.58 | „Mucha” | 1100 m | |
| | przelot: 11. 7.58 | „Mucha” | 79 km | |
| 73(1340) | Tadeusz Bomba | długość: 29. 4.57 | na szybowcu „Komar” | 5 h 09 min |
| | przewyższenie: 12. 7.58 | „Mucha” | 1000 m | |
| | przelot: 18. 6.58 | „Mucha” | 72 km | |
| 74(1341) | Krzysztof Mirski | długość: 29. 4.58 | na szybowcu „Mucha” | 6 h 00 min |
| | przewyższenie: 13. 7.58 | „Mucha” | 1600 m | |
| | przelot: 2. 6.58 | „Mucha” | 58 km | |
| 75(1342) | Stanisław Kostka | długość: 10. 8.56 | na szybowcu „Mucha” | 5 h 04 min |
| | przewyższenie: 11. 8.56 | „Mucha” | 1120 m | |
| | przelot: 21. 7.58 | „Mucha” | 52 km | |
| 76(1343) | Jerzy Śnitko | długość: 20. 7.58 | na szybowcu „Mucha” | 5 h 24 min |
| | przewyższenie: 17. 6.58 | „Mucha” | 1550 m | |
| | przelot: 1. 7.58 | „Mucha” | 220 km | |
| 77(1344) | Jarosław Komar | długość: 20. 7.58 | na szybowcu „Mucha” | 5 h 15 min |
| | przewyższenie: 20. 7.58 | „Mucha” | 1195 m | |
| | przelot: 4. 9.57 | „Mucha” | 68 km | |
| 78(1345) | Janusz Supryn | długość: 7. 6.58 | na szybowcu „Mucha” | 5 h 20 min |
| | przewyższenie: 19. 7.58 | „Mucha” | 1290 m | |
| | przelot: 1. 7.58 | „Mucha” | 120 km | |
| 79(1346) | Krzysztof Niedźwiedzi | długość: 31. 5.57 | na szybowcu „Mucha” | 6 h 05 min |
| | przewyższenie: 19. 7.58 | „Mucha” | 1270 m | |
| | przelot: 11. 7.58 | „Mucha” | 80 km | |
| 80(1347) | Jan Szurlej | długość: 21. 5.58 | na szybowcu „Sroka” | 7 h 05 min |
| | przewyższenie: 21. 5.58 | „Sroka” | 1400 m | |
| | przelot: 28. 7.58 | „Mucha” | 75 km | |
| 81(1348) | Zdzisław Kowalski | długość: 21.10.50 | na szybowcu „Mucha” | 5 h 20 min |
| | przewyższenie: 26. 7.58 | „Mucha” | 1325 m | |
| | przelot: 15. 5.50 | „Jeżyk” | 162 km | |
| 82(1349) | Ryszard Jarzębski | długość: 15. 7.58 | na szybowcu „Mucha” | 5 h 29 min |
| | przewyższenie: 26. 7.58 | „Mucha” | 1325 m | |
| | przelot: 20. 7.58 | „Mucha” | 75 km | |
| 83(1350) | Andrzej Wiśniewski | długość: 28. 4.58 | na szybowcu „Salamandra” | 5 h 48 min |
| | przewyższenie: 24. 7.58 | „Mucha” | 1050 m | |
| | przelot: 26. 7.58 | „Mucha” | 94 km | |

Sekretarz Generalny Aeroklubu PRL
(—) TADEUSZ REJNIAK

strona tego projektu to dolar, który jest kosztowną dewizą w większości krajów.

Jest też pytanie czy szybowce na przyszłych mistrzostwach będą latać z wyposażeniem elektronicznym, to znaczy radio, radar i ewentualnie telewizja. Jeżeli tak, to zapowiada się na prawdziwy pojedynek międzynarodowy i należy się liczyć z inwazją mędrców tej wiedzy wśród szybowców.

Zagadnienie to ma wielki wpływ na ocenę wyczynów szybowcowych. Oceniając zawodnika, oceniamy jego zdolność powzięcia właściwych decyzji. W wypadku, gdy szybowiec jest wpleciony w łączność radiową, decyzje te będą decyzjami zespołu ludzi i tym samym będą to decyzje wykibicowane.

Na jednym z ostatnich wyścigów samochodowych długodystansowych łączność radiowa wypaczyła kompletnie sprawiedliwe punktowanie zawodników.

MICHAŁ OFFIERSKI

OGŁOSZENIE

Wyczynowa Szkoła Szybowcowa w Jeżowie Sudeckim zaangażuje natychmiast: 1 instruktora szybowcowego II klasy posiadającego również uprawnienia pilota samolotowego II klasy oraz 1 technika samolotowego.



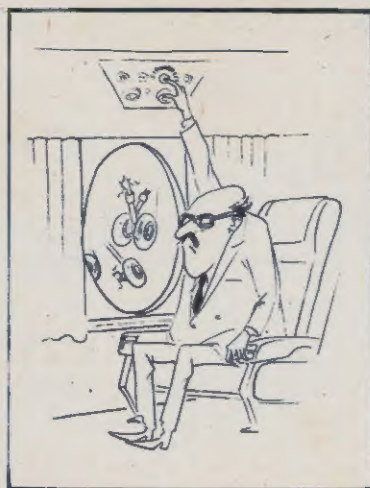
ODRZUTOWCEM PO ŚWIECIE

BEZPIECZEŃSTWO LOTU



Dla zwiększenia bezpieczeństwa lotu pasażerskich Il-18 (na usterzeniu pionowym) lampę-migacz, która daje 45 do 90 częstotliwości błysków. Migacz taki oddaje duże usługi podczas lotów nocnych, w czasie których nie zawsze pomocne są same światła pozycyjne.

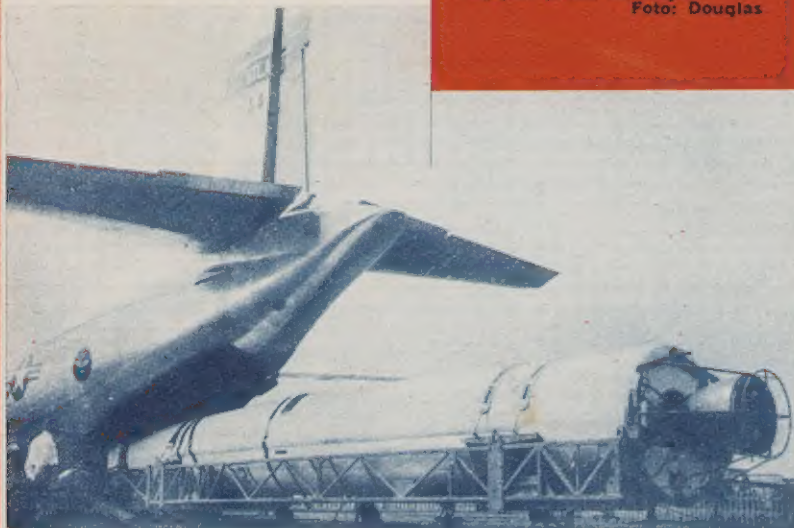
Foto: Sowietskaja Awiacja



MATS

Międzykontynentalny rakietowy pocisk balistyczny „Thor” podczas ładowania go na pokład transportowca turbośmigłowego Douglas C-133, będącego w służbie Mats-u na liniach zaopatrzeniowych biegnących przez Atlantyk.

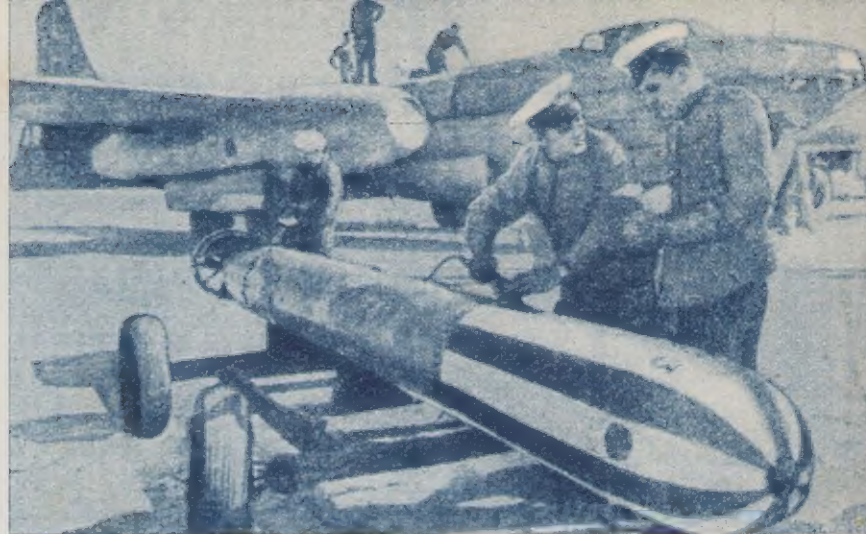
Foto: Douglas



ULTRALEKKI SZYBOWIEC

Niemiec Horten, znany ze swych eksperymentów z bezogonowcami, zbudował i oblatywał w Argentynie oryginalny szybowiec bezogonowy pozwalający na start z rozbiegu. Rozpiętość skrzydeł 7,50 m, ciężar własny 37 kg, ciężar w locie 112 kg. Na zdjęciach szybowiec w hangarze i start „modelarski” na hoku ciągniętym przez pomocnika.

Foto: Thermik



SAMOŁOT TORPEDOWY

Radzieckie lotnictwo morskie dysponuje między innymi samolotami bombowymi, które przystosowane są do zrzucania torped morskich. Na zdjęciu: szkoleniowa torpeda na wózku transportowym w jednej z jednostek lotnictwa morskiego.

Foto: Sowietskaja Awiacja

ROLNICZY PIPER



Jednym z najnowszych samolotów gospodarczych jest Piper PA-18 A, odbywający obecnie loty doświadczalne w Anglii. Z płaskim, czterocylindrowym silnikiem chłodzonym powietrzem typu Lycoming o mocy 150 KM. Super Cub ma prędkość max. 205 km/h, podróżną przy 70 proc. mocy — 180 km/h, minimalną przy użyciu kłap i wyłączonym silniku 72,4 km/h. Półak praktyczny wy-

nosi 5,181 m, zasięg 740 km. Maszyna może operować z przygodnych lądowisk o długości nie mniejszej niż 125 m. PA-18 A może wystrzelić 12 ton proszku w ciągu godziny pracy. Na zdjęciu: Super Cub C-APKB, pierwsza maszyna tego typu, w Anglii, używana przez przedsiębiorstwo opylania pól Farnall Ltd. w Hatfield.

Foto: The Aeroplane

SZWEDZKI MYŚLIWIEC

W numerze 6 (344) na tej stronie zamieściliśmy zdjęcie francuskiego myśliwca Super Mystere B-2 z nagłówkiem: „Co może unieść jeden myśliwiec”. Obecnie reprodukuje zdjęcie pokazujące możliwości uzbrojenia szwedzkiego dwumiejscowego myśliwca Saab 32 A „Lansen”.

